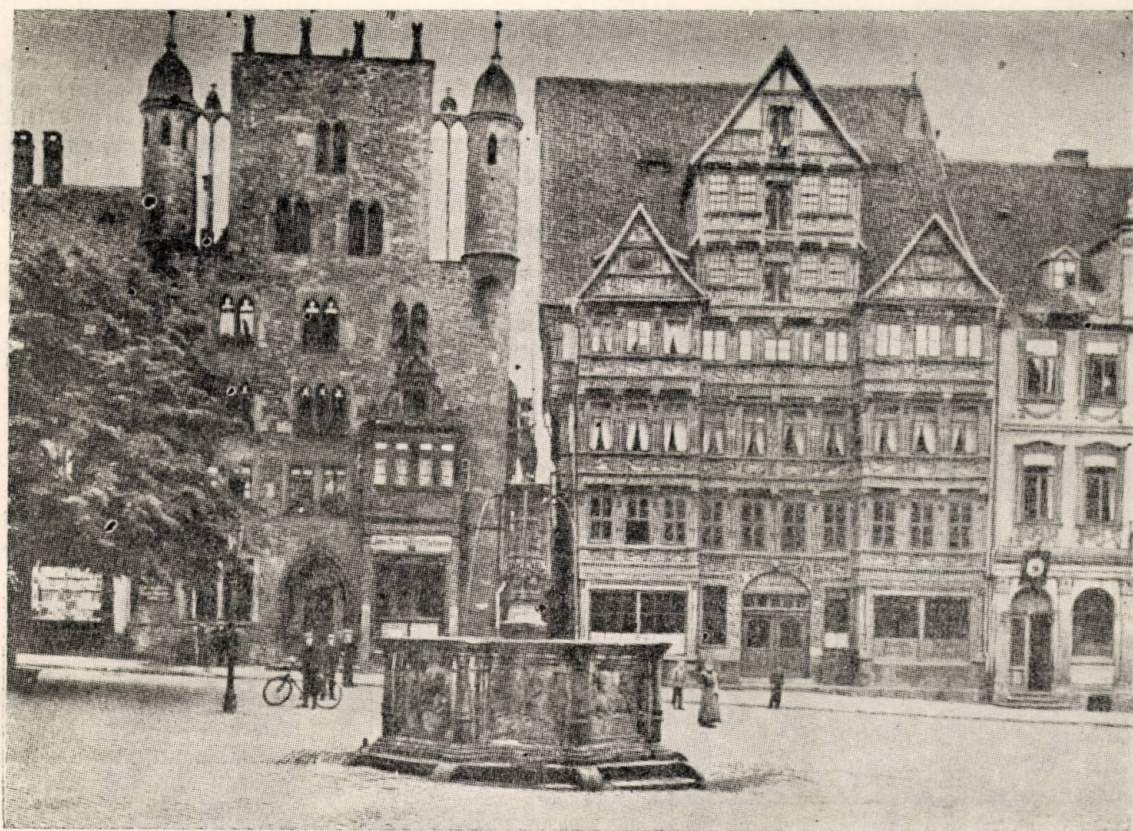
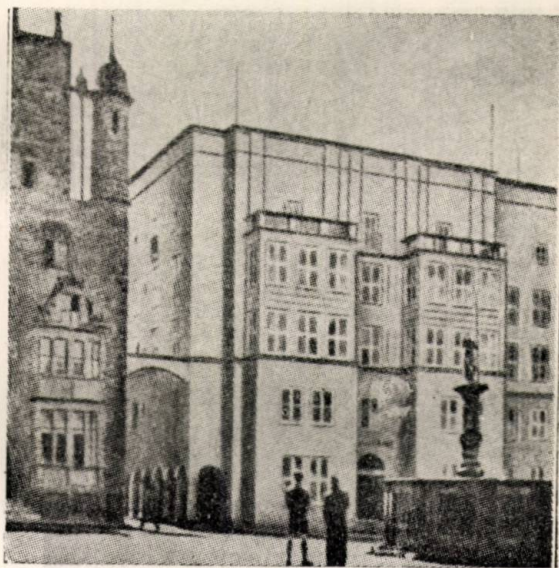




Piața din Hildesheim înaintea distrugerii ei de către anglo-americani la 22 Martie 1945.
Stânga: Templul de piatră 1457. Dreapta: Casa Wedekind

etaje). Fațada este la parter din piatră, iar la etaj din placaj ceramic. Ca elemente de legătură în fațadă, s'au folosit brâuri și rezalite și ca accente, logii, bowindow-uri, balcoane, precum și intrările care au o arhitectură deosebit de îngrijită, proiectanții urmărind o imbinare a arhitecturii cu sculptura. Pentru îndeplinirea în bune condiții a sarcinii, proiectanții au folosit din plin documentația sovietică.

Sub titlul „Probleme ideologice în Arhitectură”, Ernst Hoffmann combate argumentele cu care arhitecții formalisti critică arhitectura sovietică. Ei susțin de exemplu că folosirea experienței arhitecturii sovietice în Germania ar echivala cu o „împlântare artificială, forțată” și că arhitectura nouă germană ar trebui să decurgă din „căile speciale de dezvoltare” ale Germaniei și deci să se lege organic de „inovațiile” arhitectonice ale „Bauhaus”-ului din Weimar. Or, „calea specială de dezvoltare” a Germaniei în perioada școlii dela Weimar, era calea capitalismului în descompunere, care ducea spre dictatura hitleristă și războiul hitlerist. Stilul formalist al „Bauhaus”-ului formează tocmai un produs al acestui capitalism în descompunere — descompunerea arhitecturii — și era în contradicție categorică cu necesitățile reale ale poporului. O arhitectură nouă nu poate fi rezultatul „continuării organice” a descompunerii arhitecturii precedente. Pe de altă parte,

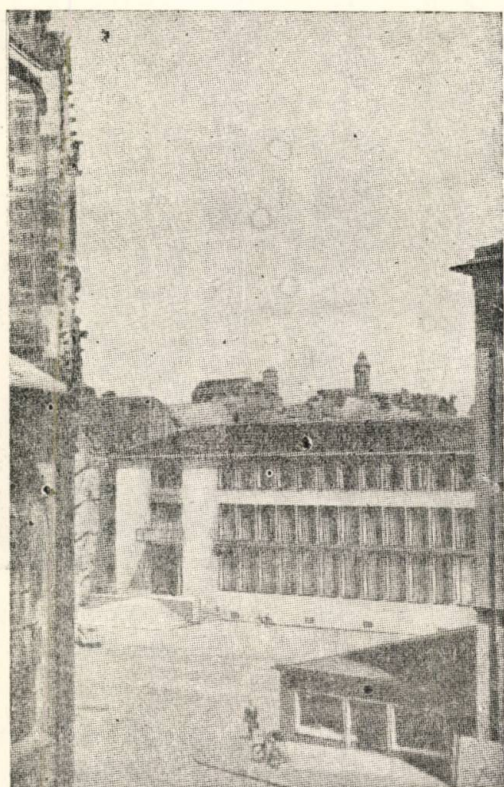


Templul și clădirea nouă a Casei de Depurări, de prof. Brandt, în locul Casei Wedekind

U.R.S.S. este țara care realizează străduințele și țelurile progresiste ale tuturor popoarelor, așa încât cuceririle ei reprezintă cuceririle tuturor popoarelor. Deaceia și arhitectura sovietică, născută din viața nouă a primei țări socialiste,



Nürnberg: Biserica Sf. Laurențiu 1433—1472
Vedere spre Vest



Nürnberg: Clădirea nouă a Băncii de Stat Bavareze,
în spațiile bisericii Sf. Laurențiu.

reprezintă îndrumarea către o arhitectură nouă progresistă. Preluarea și prelucrarea creatoare a ideilor și formelor acestei arhitecturi nu poate deci să fie niciodată o „implântare artificială” ci corespunde perfect legilor interioare de dezvoltare ale celorlalte țări și ale arhitecturii lor. Acest lucru este ilustrat de înflorirea arhitecturii în țările de democrație populară.

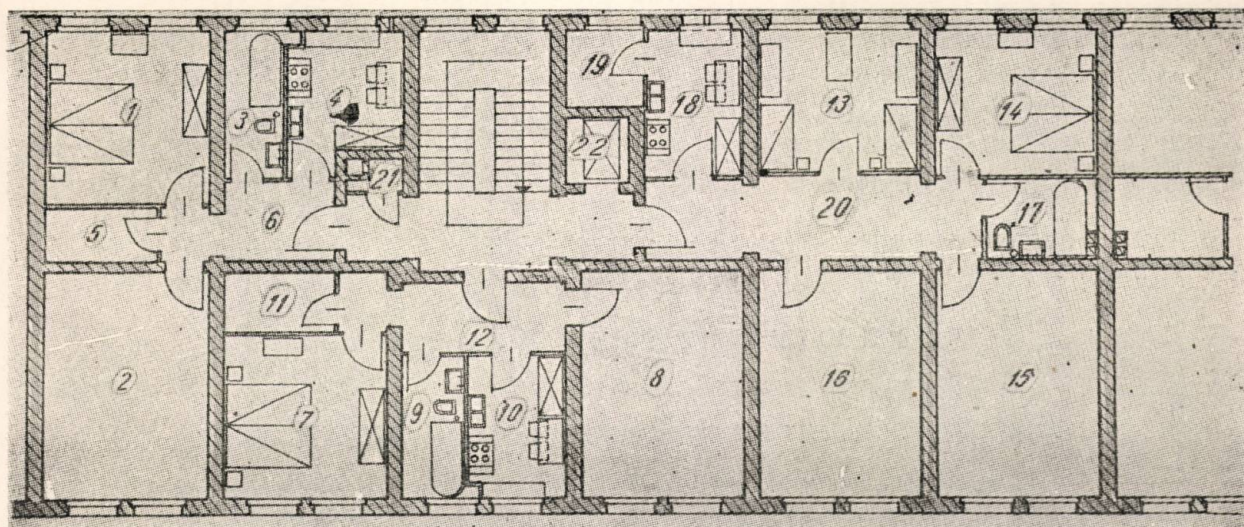
Se înțelege de la sine că aplicarea și preluarea creatoare a ideilor și formelor îndrumătoare ale arhitecturii sovietice nu are nimic comun cu o imitare a diferitelor clădiri sovietice. Un astfel de procedeu ar fi în contradicție cu spiritul arhitecturii sovietice și cu metodele realismului socialist. Arhitectura socialistă este dezvoltată de numeroasele popoare ale U.R.S.S. și de țările de democrație populară în creații proprii și în forme proprii naționale. Se știe de altfel că în trecut, întinderea stilului gotic dinspre Franța și a stilului Renașterii din spre Italia în celelalte țări, a dus la arhitecturi specifice, naționale, care niciodată n'au fost considerate ca imitații.

O altă lipsă găsită arhitecturii sovietice de către arhitecții formalisti, este folosirea elementelor arhitectonice ale stilurilor mai vechi (figuri, coloane, ornamente, etc.), considerând acest procedeu ca „eclectism”. Or, rezultă de aici că ei nu sunt în stare să recunoască contrastul evident între eclactismul din trecut lipsit de idei și sistemul arhitectonic plin de conținut și încheiat al arhitecturii sovietice, care arată tocmai că ieșirea din eclectism nu constă în suprimarea formalistă a tuturor formelor arhitectonice din trecut, ci în preluarea logică, organică a formelor celor mai bune și celor mai pline de conținut.

Revista mai conține următoarele articole: „Noutăți din arhitectura sovietică”, conținând extrase din trei articole ale revistei sovietice „Arhitectura U.R.S.S.”; „Cu privire la ridicarea cadrelor noastre tinere de arhitecți”, în care se arată măsurile luate la școlile tehnice superioare germane, pentru ridicarea nivelului profesional, științific (înființarea aspiranturii) și cultural; „Cu privire la problema formelor de ferestre”, unde Prof. Dr. Kurt Liebknecht preconizează pentru locuințe, fereastra dreptunghiulară în poziție verticală, intrucât asigură o lumină bună, corespunde tradițiilor locale, redă clădirilor caracterul de casă de locuit și reprezintă un element esențial al arhitecturii noi, care își exprimă optimismul ei prin forme îndreptate în sus.

Revista se încheie cu o cronică din care spui: În sala germană de sport de pe Aleea Stalin din Berlin, s'a deschis o expoziție de construcții, care va avea un caracter permanent.

Primul Bloc de locuințe de pe Aleea Stalin va fi gata la 1 Octombrie a.c., iar celelalte opt blocuri vor fi terminate până la 20 Decembrie a. c. Centrala Termică pentru aceste blocuri va fi cea mai mare de acest gen din Berlin. În anul 1955, ea va putea alimenta 10 000 locuințe,



- Apartament I: 1 — dormitor 16,18 m²; 2 — Cameră de locuit 22,00 m²; 3 — Baie-WC 5,20 m²; 4 — Bucătărie 7,60 m²; 5 — Cămară 3,30 m²; 6 — Coridor 4,90 m². Total: 59,80 m².
- Apartament II: 7 — Dormitor 15,80 m²; 8 — Cameră de locuit 22,00 m²; 9 — Baie-WC 5,00 m²; 10 — Bucătărie 8,40 m²; 11 — Cămară 3,40 m²; 12 — Coridor 8,70 m². Total 63,30 m².
- Apartament III: 13 — Camera copiilor 13,00 m²; 14 — Dormitorul părinților 14,00 m²; 15 — Cameră de locuit 22,00 m²; 16 — Cameră 22,00 m²; 17 — Baie-WC 5,00 m²; 18 — Bucătărie 8,50 m²; 19 — Cămară 3,40 m²; 20 — Coridor 12,40 m². Total 101,10 m².

precum și magazinele, restaurantele și atelierele industriale aflate dealungul acestei alei.

Orașul Magdeburg pregătește construcții numeroase de diferite feluri.

Saxonia va construi în 1953 peste 15 000 de locuințe noi, dintre care 3 135 la Dresda și 1 500 la Lipsca.

La Plenitz s'a inaugurat Policlinica, instalată după cele mai moderne principii ale științei medicale.

La Bad Blankenburg (Turingia de Sud), în regiunea industriilor de bază ale R. D. Germane, se ridică un nou cartier urban cu 1075 locuințe.

La Weimar-Nord, se construiește o nouă fabrică Zeiss prin care acest oraș devine centrul unui combinat de industrie ușoară. Prima tranșă prevede o hală mare de 4 000 m².

La Bad Berka (Ocol Weimar) se construiește un centru mare antituberculos, pentru 750 bolnavi, având o lungime de 350 m.

Se reconstruiesc părțile distruse din catedrala Sf. Hedviga din Berlin.

La Berlin, se proiectează cel mai mare orfelinat din Germania, care va îngriji 500 copii între 3 și 14 ani.

★

РЕЗЮМЕ СТАТЕИ ЖУРНАЛА

ТИПОВЫЕ ЭЛЕМЕНТЫ В КРУПНОБЛОЧНЫХ НОВЫХ ЖИЛЫХ ДОМАХ

К целесообразному изучению типовых элементов приступили еще в 1950 году. Результаты этих изучений были конкретизированы в 1951 г. в типовых элементах, изготовленных в различных районах страны. Изучены имеющие форму бруска — текущие прямолинейные элементы, а также в виде буквы L — элементы для угловых систем, применяемые в строительстве жилых кварталов, состоящих из 1, 2 и 3 комнат. Эти типовые элементы, также как и способ их соединения, еще оставляют желать лучшего; требуется больше разновидностей типовых элементов для удовлетворения планового строительства крупноблочных городских жилых домов.



РУССКИЙ АРХИТЕКТОР В. И. БАЖЕНОВ

Архитектор Василий Иванович Баженов является основоположником русской классической архитектуры, сыграв в ее развитии весьма значительную роль.

Смольный институт, Кремль, Царицыно и дом Пашкова, являющиеся образцами его работ, представляют собою обширное наследство и источник вдохновения для создания новой советской архитектуры.

Благодаря Баженову слава русской архитектуры распространилась и за рубежом, доказав свое первенство.



ГРАДОСТРОИТЕЛЬСТВО И ГИДРОТЕХНИКА

Автор приводит несколько соображений общего порядка о гидротехнических мероприятиях, связанных с систематизацией городов и далее дает целый ряд диаграмм, посредством которых можно вычислить стоимость всех работ по городскому благоустройству, как то: водоснабжение, канализация в единой и в делительной системе, станции для очистки сточных вод и площадь, требующаяся под эти станции. Указаны также специфические цифры стоимости остальных гидротехнических работ по систематизации городов, а именно по исправлению речных русел и сооружению плотин, осушке болотистых грунтов путем дренажа и т. п.

E 1660



ARHITECTURA SI URBANISM

12

1952

EDITURA TEHNICA



ARHITECTURA SI URBANISM

ANUL III, Nr. 12

DECEMBRIE 1952

ORGAN AL ASOCIAȚIEI ȘTIINȚIFICE A INGINERILOR ȘI TEHNICIENILOR DIN R.P.R. ȘI AL MINISTERULUI
CONSTRUCȚIILOR ȘI AL INDUSTRIEI MATERIALELOR DE CONSTRUCȚII

APARE LUNAR SUB ÎNGRIJIREA UNUI COMITET DE REDACȚIE

REDACȚIA: BUCUREȘTI, B-DUL 1848 Nr. 12 • TELEFON: 3.57.28, 3.07.30

SUMAR

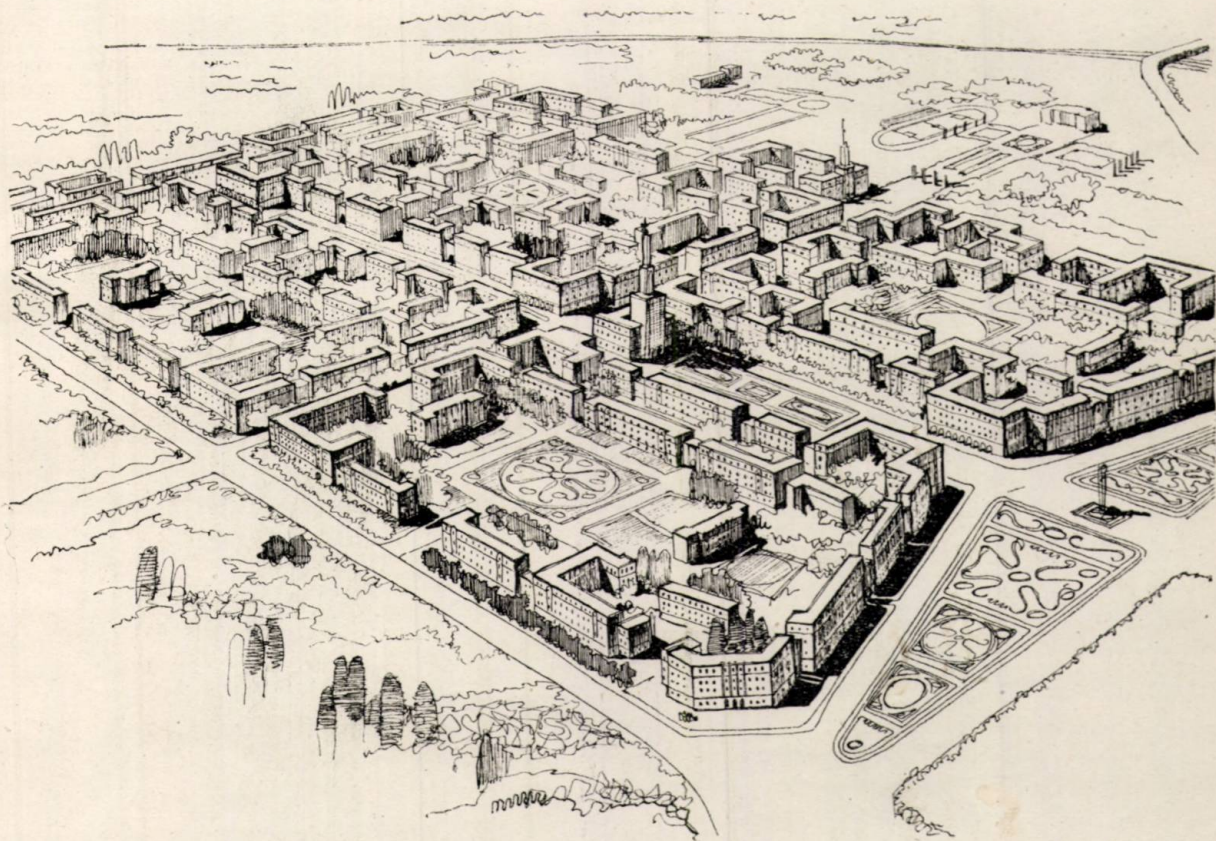
	Pag.
Prof. Arh. D. MARCU: Perspective luminoase sunt deschise de Hotăririle Partidului și ale Guvernului	3
Înaltă prețuire a Partidului și Guvernului	5
Conf. Arh. R. LAURIAN: Reconstrucția socialistă a orașului București	6
Arh. C. LAZARESCU: Din practica proiectării orașelor	16
Arh. GH. KURINSCHI: Ion Mincu, arhitect pa- triot	26
Arh. A. MOISESCU: Metropolanul Moscovei	35

СОДЕРЖАНИЕ

	Стр.
Проф. арх. Д. МАРКУ: Постановлением Партии и Правительства открываются широкие пер- спективы	3
* Высокая оценка Партии и Правительства	5
Доцент Арх. Р. ЛАУРИАН: Социалистическая реконструкция города Бухарест	6
Арх. К. ЛАЗАРЕСКУ: Из практики проектиро- вания городов	16
Арх. Г. КУРИНСКИЙ: Ион Минку — архитектор патриот	26
Арх. А. МОЙСЕСКУ: Московское метро	35

SI

**CĂLDUROS SALUT
CONFERINȚEI ARHITECȚILOR
DIN REPUBLICA POPULARĂ ROMÂNĂ**



Perspective luminoase sunt deschise de Hotăririle Partidului și ale Guvernului

Prof. Arh. D. Marcu

Recitesc pentru a nu știu câta oară Hotăririle Comitetului Central al P.M.R. și ale guvernului și nu-mi vine să cred ceeace văd bine că este o realitate, atât sunt de frumoase și de promițătoare.

După 35 de ani de luptă în domeniul nostru de activitate, de stăruințe, de insistențe, de acțiune prin grai și prin scris, după ce în trecut ajunsesem la concluzia că nu mai este nimica de sperat pentru progresul edilitar și urbanistic al orașelor noastre, iată că acum se dau publicității aceste Hotăriri epocale ale partidului și ale guvernului.

Studiate în cele mai mici amănunte, Hotăririle ne dau convingerea că ceeace burghezia nu a făcut timp de 50 de ani se va putea realiza de acum înainte într'un timp record.

Capitala noastră, București, nu mai poate rămâne un oraș urit și dezordonat, înfățișare pentru care și asupra noastră, a arhitecților, apasă o parte de răspundere.

Fapt este că astăzi nu mai putem sta nepăsători în fața cartierelor periferice insalubre, a mahalalelor noastre de mizerie, care se numeau în trecut „locuințe muncitorești”.

Înaintând pe drumul socialismului, regimul de democrație populară crează atât muncitorului manual, cât și celui intelectual, condiții optime de locuire, de lumină, de cadru plăcut.

Poporul nostru este iubitor de frumos; el nu mai poate admite ca „Dâmbovița apă dulce” să fie un canal de scurgere a murdăriilor orașului. El își dorește o capitală măreață, mândră și înfloritoare. Acum suntem siguri că această dorință se va transforma în realitate. Cu toții trebuie să strângem rândurile, să ne dăm mâna și să pornim la lucru, pentru a realiza practic minunatul tablou al viitorului schițat în Hotărări.

Pe de altă parte, este necesar ca Hotăririle Comitetului Central al P.M.R. și ale Consiliului de Miniștri să fie popularizate.

Urbanismul reclamă ajutorul, concursul nu numai al specialiștilor, ci în general al tuturor locuitorilor orașelor noastre, care trebuie să contribuie cu dragoste la acțiunea patriotică de înfrumusețare a orașelor.

Nouă, arhitecților, ne revine sarcina de a aprofunda conținutul Hotăririlor, care ne deschid minunate perspective pentru viitor, de a munci cu elan și convingere pentru crearea unei arhitecturi românești „socialistă prin conținut și națională ca formă”. Noi trebuie deasemenea să popularizăm Hotăririle prin conferințe, prin radio, prin articole de revistă și de gazetă, trebuie să expunem și să debatем diferitele probleme ce s'au arătat în Hotăriri, să arătăm tuturor cetățenilor, care-și iubesc țara și orașul, cum trebuie să contribuie la opera grandioasă a reclădirii și sistematizării Capitalei noastre și a tuturor orașelor noastre.

Dâmbovița, canal navigabil, metropolitanul, sistematizarea Capitalei, iată atâtea lucruri epocale, care reclamă muncă intensă de colaborare din partea arhitecților și inginerilor, ajutați de bogata experiență sovietică. Trebuie să salutăm cu bucurie înființarea Comitetului de Stat pentru Arhitectură și Construcții, care va avea de coordonat și de îndrumat această vastă acțiune. Trebuie deasemenea să salutăm cu entuziasm crearea Uniunii Arhitecților din R.P.R. Va trebui ca neîntârziat toți arhitecții să activeze în Uniune, care va avea un rol determinant în ridicarea nivelului nostru ideologic și profesional. În cadrul Uniunii, vom debata problemele care interesează în cel mai mare grad pe arhitecții proiectanți. În cadrul Uniunii, vom lumina noul drum al arhitecturii noastre, vom îndeplini noua noastră arhitectură socialistă, care să corespundă cu cerințele și năzuințele poporului nostru. În cadrul Uniunii, va trebui să ne grupăm cu toții, pentru a o face să trăiască și să strălucească prin activitatea sa rodnică. Numai prin colaborarea strânsă a tuturor, Uniunea va pu-

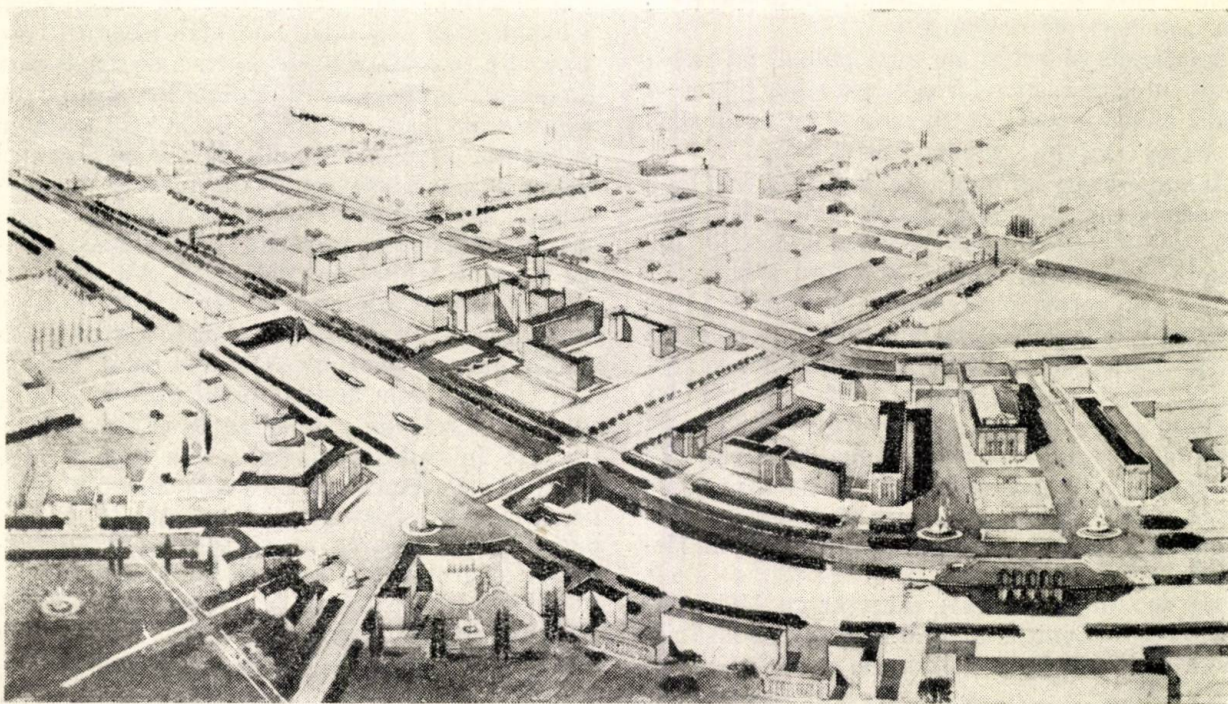
tea da ajutorul necesar arhitecților în greaua și frumoasa sarcină de reclădire și de înfrumusețare a orașelor noastre.

Muncă grea ne așteaptă pe toți arhitecții, încă mai intensă și mai plină de răspundere decât până în prezent. Noi suntem chemați să realizăm noi cartiere de locuințe și colonii muncitorești în provincie și în Capitală, cartiere universitare, numeroase cămine pentru studenți, spitale, dispensare, școli, palate culturale, stadioane, teatre, grădini și parcuri de odihnă, sistematizări de orașe, piețe, centre civice și alte

multe construcții, mărturii ale grijii staliniste, pe care o are P.M.R. pentru oamenii muncii.

Să muncim în așa fel ca să fim la înălțimea epocii staliniste în care trăim. Să dăm dovadă de înaltul patriotism, care ne însuflețește, contribuind din toate puterile la îndeplinirea sarcinilor de cinste, pe care poporul ni le încredințează astăzi.

Să dovedim prin munca noastră recunoștință caldă față de Partidul Muncitoresc Român și față de guvernul Republicii Populare Române, care deschid în fața arhitecților perspective de o măreție la care nu puteam visa în trecut.



Inalta prețuire a Partidului și Guvernului



Prof. Arh. H. MAICU

Premiul I pentru contribuție
la proiectarea arhitecturală
a combinatului poligrafic „Casa Scânteii”



Prof. Arh. N. BĂDESCU



Arh. A. DOICESCU

Premiul I pentru contribuție la proiectarea
termocentralei
„Gheorghe Gheorghiu-Dej”-Dolcești

Inalta consacrare pe care Premiile de Stat au adus-o celor mai valoroase lucrări efectuate în anii 1950 și 1951 a constituit o adevărată sărbătoare pentru poporul nostru care a salutat cu mândrie realizările artei, tehnicii și științei noastre, pe drumul construirii socialismului.

Poporul nostru privește cu dragoste pe savanții, inginerii, tehnicienii, arhitecții, scriitorii, oamenii artei, muncitorii inovatori, care luptă cu înflăcărare, în primele rânduri, pentru lichidarea înapoierii economice a țării, pentru înarmarea ei cu o tehnică înaintată, pentru dezvoltarea științei, culturii noastre, puse în slujba socialismului și a păcii.

Alături de întregul popor, arhitecții din patria noastră au primit cu bucurie, ca pe un eveniment cu totul deosebit, decernarea Premiului de Stat arhitecților Horia Maicu și Nicolae Bădescu pentru contribuția lor la proiectarea arhitecturală a combinatului poligrafic „Casa Scânteii”, — precum și colectivului care a proiectat termocentrala „Gh. Gheorghiu-Dej”-Dolcești, colectiv din care face parte arhitectul Aurel Doicescu.

La puțin timp după Hotărârile partidului și guvernului cu privire la construcția și reconstrucția socialistă a orașelor patriei noastre, înalta prețuire a efortului creator al unor arhitecți, vine ca o mărturie a avântului puternic al științei și culturii noastre, a succeselor obținute în domeniul arhitecturii.

Construcția termocentralei care poartă numele tovarășului Gh. Gheorghiu-Dej, reprezintă o victorie măreață a poporului nostru, o victorie de seamă a politicii partidului nostru.

Furnizând o treime din întreaga energie produsă de uzinele noastre, termocentrala „Gh. Gheorghiu-Dej”

contribue la dezvoltarea industriei în regiunea București, Ploiești și Orașul Stalin, la ușurarea și ridicarea productivității muncii la schelele petrolifere, la grăbirea ritmului electrificării rurale.

„Punerea în funcțiune a acestei termocentrale este ilustrarea vie a operei de construcție pașnică a poporului nostru, a muncii entuziaste și priceperii muncitorilor, tehnicienilor, inginerilor și cadrelor de conducere” — a spus tovarășul Gh. Gheorghiu-Dej în salutul adresat constructorilor termocentralei dela Dolcești.

Când în Iulie 1949, Biroul Politic al C.C. al P.M.R. a adoptat Hotărârea cu privire la construirea Casei Scânteii, sarcina pusă în fața arhitecților era de o amploare nemaîntâlnită în țara noastră.

Eveniment de o importanță covârșitoare pentru asigurarea desfășurării cu succes a revoluției culturale, construirea Casei Scânteii trebuia să pună la dispoziție oamenilor muncii literatura și presa de partid, materialul științific și tehnic necesar în opera de construire a socialismului.

Mergând hotărât pe drumul realismului socialist, folosind permanent experiența sovietică, căutând să exprime în forme noi — pe baza prelucrării creatoare a moștenirii clasice și a tradițiilor populare — conținutul bogat de idei al epocii de făurire a unei lumi noi, arhitecții Casei Scânteii au isbutit să realizeze o operă ce marchează o cotitură, o piatră de hotar pe drumul spre arhitectura noastră socialistă.

Insuflețiți de prețuirea dată de către partid și guvern muncii lor creatoare, arhitecții pornesc cu entuziasm la îndeplinirea marilor sarcini ce le stau astăzi în față, hotărâți să contribuie cu întreaga lor putere de muncă la realizarea viitorului luminos al patriei noastre.

Reconstrucția socialistă a orașului București

Conf. Arh. R. Laurian

Cu un sentiment de caldă mândrie patriotică și conștiință de marile sarcini ce le revin, au primit oamenii muncii Hotărârile Comitetului Central al P.M.R. și ale Consiliului de Miniștri al R.P.R. cu privire la construcția și reconstrucția orașelor și organizarea activității din domeniul arhitecturii, cu privire la planul general de reconstrucție socialistă a orașului București și cu privire la construcția metroului în capitala țării noastre.

Cu fermitate și cu viziunea clară a viitorului, Hotărârile trasează linia ideologică și organizatorică, deschizând perspective cu adevărat minunate pentru transformarea socialistă a orașelor noastre, pentru lichidarea stării de inapoiere pe care au moștenit-o dela regimurile burghezo-moșierești.

În înfățișarea orașelor noastre și în special a Bucureștiului, s'a reflectat puternic politica anti-populară a burgheziei române. Capitala țării noastre s'a dezvoltat anarhic, după bunul plac

și interesele claselor exploatare. Structura orașului București, cu centrul burghez și cartierele dela periferie rezervate oamenilor muncii, este specifică orașelor burgheze.

În timp ce burghezia își construia cartiere cu locuințe luxoase în zone sănătoase, populația nevoiașă, silită să-și rezolve singură și cu propriile mijloace problema cazării, se așeza în locurile lipsite de interes pentru clasele exploatare. Astfel s'au creat majoritatea cartierelor ocupate de oamenii muncii. Ele se găsesc pe terenuri nesănătoase, lipsite de lucrări edilitare și construite în condițiuni inferioare. Cartierele Groapa Floreasca, Ghica-Tei, Plumbuita, Insula Imper și altele sunt formate din case nesănătoase, mici și igrasioase, așezate pe străzi strâmbe și înguste, inecate în noroi, fără pavaje, apă, canalizare și lumină. Din totalul clădirilor din București, 35% erau construite din materiale inferioare și nesănătoase: chirpici, paie sau lemn; 60% nu aveau apă, 35% nu aveau canalizare,



Locuințe mizere în cartierul Crângași.



Bloc de locuințe muncitorești în cartierul 23 August.

53% nu aveau lumină electrică iar 40% din suprafața totală a străzilor nu aveau pavaj.

Întreprinderile industriale au fost așezate acolo unde o dictau interesele patronului, în mijlocul cartierelor de locuințe, ca fabrica de ciment, fabrica Steaua Roșie, fabrica Mathias Rakosi sau tăbăcăriile, periclitând sănătatea locuitorilor datorită emanațiilor de fum, gaz sau praf și turburând liniștea acestora din cauza sgomotului și trepidațiilor instalațiilor. Unele fabrici, ca fabrica de cărămidă de pe lacul Herăstrău, sau fabrica de glucoză de pe malul lacului Tei, dăunează peisajului datorită pozițiilor sau a necesităților de exploatare.

Zonele comerciale s'au dezvoltat în funcție de speculațiile capitaliste și în contradicție cu interesele de deservire a populației. Piețele locale erau improvizate pe terenuri virane, în barăci sau în construcții improprii.

Orașul era lipsit de dotări cu caracter social sau cultural, iar cele întâmplătoare aveau o repartitie arbitrară față de zonele de locuit. Parcurile și grădinile nu acopereau nevoile de deservire a populației. Centrul era lipsit aproape complet de plantații pe o rază de 1000 m, iar în Sudul orașului nu exista niciun spațiu liber amenajat. Structura circulației s'a dezvoltat haotic, cu străzi înguste și dese, formând nenumărate încrucișări, iar piețele de circulație sunt nerațional distribuite. Anarhia, abuzul, bunul plac se văd la orice pas. Casele nu seamănă între ele, fiecare este altfel ca înălțime, stil, aliniere.

Cosmopolitismul și formalismul, producții ale imperialismului, au imprimat caracterul lor străzilor principale ale orașului. Calcanele descoperite se întrec în desordine și urîtenie. În cartierele de vile, se găsesc nenumărate construcții în stiluri străine de tradițiile artistice ale poporului, rezultat al capriciilor de prost gust ale burgheziei.

★

În 1935 s'a alcătuit un plan de sistematizare a orașului, plan de concepție burgheză. Măsurile preconizate prin acel plan, pentru stăvilirea întinderii orașului erau insuficiente și neaplicabile în regimul capitalist.

Capitala s'a întins considerabil prin construirea necontrolată de case primitive în câmp. Zonificarea era defectuoasă, se păstra pentru amenaja interesele capitaliștilor, unele întreprinderi industriale nocive în mijlocul cartierelor de locuit. Regulamentul de construcție permitea un procent construibil prea mare, admitea distanțe prea mici între clădiri și lăsa posibilitatea speculanților de terenuri să utilizeze nerațional loturile construibile. Astfel, în mod organizat s'ar putea spune, au apărut blocurile cu aspecte dezordonate ca amplasare și volum și cu curți de serviciu lipsite de lumină și ventilație.

Planul de sistematizare din 1935 prevede numai 12,4 m² de spații libere plantate de fiecare locuitor (sub norma care cere 15...20 m² loc). Aceste prevederi nu au fost nici măcar res-



Capitala s'a întins considerabil, construindu-se anarhic, în plin câmp.



Fundațiile Senatului, construcție rămasă neterminată dinainte de 1914.



Biserica Enei — monument istoric — înghesuită între calcane de blocuri.

pectate parțial, unele terenuri prevăzute a fi amenajate în parcuri au fost chiar parcelate; parcelările S.N.I.C., Primcom, Vatra Luminoasă s'au creat în detrimentul spațiilor libere plantate. Se admitea crearea de terenuri de sport cu caracter speculativ (autodroame, terenuri de golf),

fără a se face propuneri legate de nevoile reale ale populației.

În ceea ce privește circulația, prin plan se prevedea o schemă formalistă cu artere de rocadă prea apropiate și uneori chiar inutile. Amplasamentul unor clădiri importante era rupt de schema arterelor principale de circulație.

În general, erau prevăzute unele amenajări în partea centrală a orașului, prevederi care de altfel nu au fost realizate, iar periferia era complet neglijată. Acest plan a fost călcat de interesele particulare, prin concepția funcționarilor primăriei și prin presiunea politicianilor din trecut.



Eliberarea patriei noastre de către eroica Armată Sovietică, cucerirea puterii politice de către clasa muncitoare, succesele continue obținute de oamenii muncii pe calea construirii socialismului au creat condițiile prielnice pentru lichidarea stării de inapoiere în care se afla Capitala țării. Prin grija partidului și a guvernului, s'au construit sau sunt în curs de construire o serie de lucrări importante, care urmăresc ridicarea continuă a nivelului de trai și cultural al populației muncitoare. Capitala se îmbogățește mereu cu clădiri noi, frumoase, demne de epoca construirii socialismului. Casa Scânteii, Teatrul Muzical, fabrica de confecțiuni „Gheorghe Gheorghiu-Dej”, Casa Radiofoniei, Parcul de cultură și odihnă „I. V. Stalin”, cartierele de locuințe „23 August”, Ferentari, Parcul sportiv „Dinamo”, sunt primele lucrări care contribuie la transformarea socialistă a orașului București.

Pentru a se lichida contrastul între centrul și periferie, s'au realizat importante lucrări edilitare, majoritatea lor în cartierele marginase. Astfel, rețeaua de alimentare cu apă s'a extins cu circa 17000 m; au fost canalizate 86 străzi periferice pe o lungime totală de 16500 m și s'au început lucrările a doua mari colectoare.

Liniile de tramvai au fost extinse cu 11200 m și s'a introdus pentru prima dată, datorită ajutorului sovietic, o rețea de trolleybuz cu un traseu lung de 5700 m. Suprafața spațiilor libere plantate a crescut cu 1337000 m², reprezentând o sporire de 203% față de suprafața anterioară și numai în ultimii doi ani s'a pavat o suprafață de străzi de 813000 m².

În activitatea constructivă desfășurată până acum, au apărut însă o serie de dificultăți datorită lipsei unui plan de reconstrucție a orașului, prin care să se prevadă prin baze științifice dezvoltarea lui armonioasă și datorită lipsei unei conduceri tehnice unice pe lângă sfatul popular, conducere tehnică care să asigure coordonarea întregii activități de proiectare și con-

strucții. Acestea au făcut ca amplasamentul unora dintre noile construcții să fie stabilit după numeroase ezitări, întârziind și îngreunând lucrările de proiectare și execuție. Urmărind numai interesele proprii și de moment, unele administrații sau instituții au amplasat construcții importante, fără a ține seama de perspectiva de dezvoltare viitoare a orașului. Astfel, Institutul de Mine și Petrol din Str. Nicolae Filipescu, clădire importantă, care se putea încadra într'un ansamblu arhitectonic de valoare, a fost așezat pe o stradă îngustă, existând astfel puține posibilități de valorificare a amplasamentului ales. Complexul Sportiv Floreasca nu este integrat într'o concepție unitară, legată de amenajarea lacului, iar prin volumul lui, crează un contrast nefavorabil cu peisajul înconjurător.

★

Hotărîrea Comitetului Central al P. M. R. și a Consiliului de Miniștri al R. P. R. cu privire la construcția și reconstrucția orașelor și organizarea activității din domeniul arhitecturii, precizează bazele organizatorice necesare dezvoltării armonioase a orașelor noastre, iar Hotărîrile cu privire la planul general de reconstrucție socialistă și cu privire la construirea metroului din orașul București vor constitui o bază principală, pentru reconstrucția socialistă a Capitalei țării noastre.

Aceste documente se întemeiază pe experiența și știința sovietică de construcție și reconstrucție a orașelor, având ca cel mai înalt exemplu reconstrucția socialistă a orașului Moscova, realizată de oamenii sovietici pe baza genialelor învățături ale marelui inspirator al construcției socialiste, tovarășul Stalin.

★

Potrivit principiilor trasate prin aceste Hotărîri, reconstrucția socialistă a orașului București se va face planificat și în strînsă legătură cu planul de dezvoltare economică a țării. Planificarea este principiul cel mai important al urbanismului sovietic, el nu este posibil în țările capitaliste, unde construcțiile depind direct de interesele exploatatorilor.

Având stabilită baza economică și ținând seama de principiile generale de dezvoltare a Capitalei arătate în Hotărîre, se va putea întocmi planul de reconstrucție socialistă a orașului București, cu o situație justă a elementelor componente ale orașului; locuințe, clădiri publice, industrii, rețelele de transport, realizându-se o unitate de compoziție. Capitala țării va putea deveni astfel un organism unitar arhitectonic și social, în care toate elementele sunt subordonate unei idei unice, determinând aspectul clădirilor izolate ale ansamblurilor, a străzilor și a piețelor.



Cheirurile Dâmboviței văzute dinspre podul Mihai-Vodă.



Intersecția str. Domnița Anastasia cu str. Belvedere

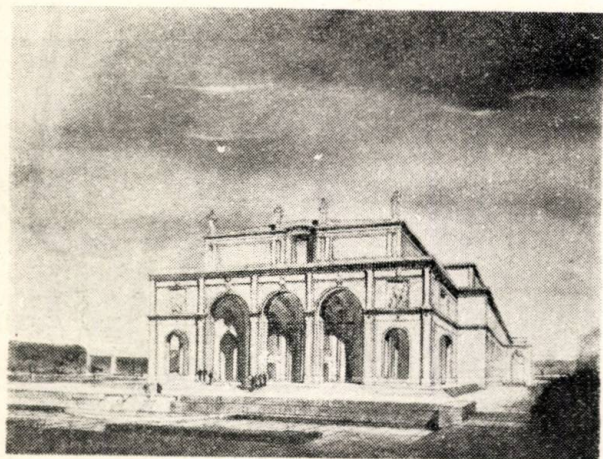


Calea Victoriei văzută dinspre Piața Operei

În Hotărîre se arată că soluția arhitecturală de ansamblu a Capitalei va fi bazată pe menținerea sistemului actual radial-inelar al străzilor principale. Stabilindu-se principiul păstrării structurii orașului, astfel cum s'a format istoricește, se resping ideile acelor care propuneau diverse soluții utopice, ca mutarea Ca-



„Casa Scântei”.



Teatrul Muzical



Casa Radiofoniei.

pitalei sau transformarea radicală a ei. Stabilindu-se creșterea numărului populației a orașului București la 1 500 000...1 700 000 locuitori, se resping de asemenea ideile acelor care se gândeau la creșterea nemăsurată a Capitalei.

Desvoltarea firească a orașelor mari a fost lămurită în hotărîrea referitoare la planul general de reconstrucție a Moscovei, unde învățătura stalinistă despre urbanismul socialist a găsit o expresie clară și concretă, ceea ce și determină marea valoare a acestui document pentru practica și teoria urbanismului socialist.

Hotărîrea C. C. al P. C. (b) din U. R. S. S. din 10 Iunie 1935 respinge ideile acelor care propuneau păstrarea orașului existent ca un oraș muzeu al antichității și crearea unui oraș nou, dincolo de granițele celui existent. De asemenea, a fost respinsă propunerea de dărâmare a orașului format în decursul istoriei și de construire în locul lui a unui oraș după un plan conceput nou.

În ceea ce privește dimensiunile orașului, tovarășul Caganovici, în raportul său asupra planului de reconstrucție a orașului Moscova a spus: „Tovarășul Stalin... a arătat că pentru reconstruirea orașului noi trebuie să ducem lupta pe două fronturi. Pentru noi este inacceptabilă atât poziția acelor care neagă însuși principiile de construire ale orașului și care ne îndeamnă să lăsăm Moscova în starea unui sat mare, cât și poziția adeptilor pentru o urbanizare exagerată și care propun construirea orașului după tipul orașelor capitaliste, cu o prea mare densitate de populație. Istoria, spunea tovarășului Stalin, ne arată că cea mai potrivită formă de repartizare a populației în regiuni industriale este orașul, în care se pot realiza economii la canalizare, apă, lumină, încălzit, etc.”

★

Un principiu deosebit de important, care străbate Hotărîrile apărute este grija stalinistă pentru om și năzuința de a asigura cele mai bune condiții de existență pentru oamenii muncii. Bazați pe acest principiu, proiectanții planului general de reconstrucție socialistă a orașului București, vor trebui să prevadă lucrări de amenajare pentru îmbunătățirea climatului, vor trebui să amenajeze zona suburbană pentru a corespunde unei bune deserviri a populației atât în ceea ce privește probleme de aprovizionare, cât și în legătură cu crearea unui număr cât mai numeros de baze de odihnă și de sport. De asemenea, proiectanții vor trebui să dea o atenție deosebită organizării cartierelor de locuit, distribuirii judicioase a elementelor de dotare a orașului, creării de spații libere plantate, amenajării transporturilor și a terenurilor de sport.

Folosind particularitățile naturale favorabile ale Capitalei, lacurile Colentinei, râul Dâmbovița, relieful, creind mari ansambluri arhitecturale dealungul arterelor de penetrație, a magistrelor dealungul axului natural de compozi

ție, râul Dâmbovița, realizând o arhitectură cu forme noi, elaborată pe baza prelucrării creatoare a moștenirii arhitecturii clasice a marilor realizări a arhitecturii sovietice și a celor mai bune tradiții artistice ale poporului român, Capitala va căpăta un caracter monumental, în care se va reflecta măreția epocii în care trăim.

★

București, oraș de câmp, se află într'un peisaj fără atracțiuni deosebite, fără un curs important de apă, cu un climat continental, cu variațiuni mari de temperatură. Teritoriul orașului este șes, cu aspect monoton, întrerupt de câteva văi largi ale cărora maluri sunt singurele accidente de teren, cu vederi interesante, în special spre malul drept al Dâmboviței, care este mai înalt și spre malurile Colentinei, care prezintă accidente interesante de teren și vederi panoramice ce pot fi puse în valoare.

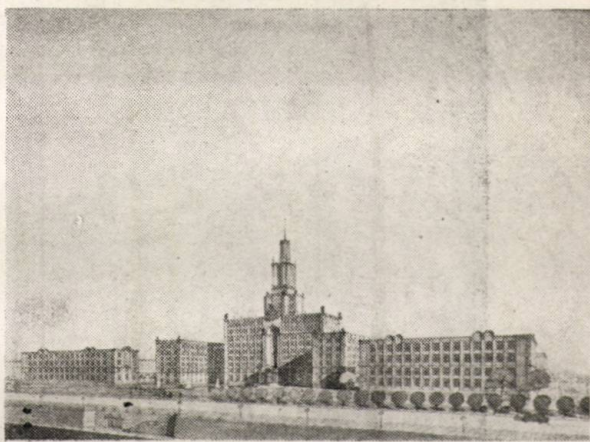
În zona suburbană care înconjoară orașul, pe lângă o bază agricolă de cultură intensivă și rețele de irigații pentru a se asigura o bună aprovizionare a populației cu legume și fructe, se vor crea centre de păduri și parcuri dotate cu case de odihnă colective și individuale și sanatorii, realizându-se o îmbunătățire a climei și satisfacerea nevoilor de odihnă ale populației.

În partea de Nord și Est a Capitalei, existența unor masive plantate permite crearea unei centuri de păduri și a unor zone de odihnă. Legarea prin perdele de protecție a pădurilor Scroviștea, Snagov, Căldărușani dela Nord și a pădurilor Afumații Pustnicului și Cernica dela Est, organizarea lor peisajistică, dotarea lor cu baze de odihnă și sport, legarea printr'un canal a lacurilor dela Snagov și Căldărușani cu lacurile de pe Valea Colentinei va contribui la constituirea în Nordul și Estul Capitalei a unei regiuni de interes turistic și sportiv și va asigura o protecție a Capitalei contra Crivățului.

Pentru a se asigura o deservire apropiată și comodă și pentru populația care locuiește în Sudul orașului, va trebui însă să se prevadă plantarea și organizarea regiunii dintre văile râurilor Argeș și Sabar, care astăzi este lipsită de orice fel de amenajare.

O grijă deosebită trebuie dată asanării complete a lacurilor din Nordul Capitalei. Cu toate lucrările de amenajare a lacurilor Herăstrău, Floreasca și Tei, au rămas totuși mari suprafețe neasănate din zona lacurilor în regiunea Plumbuita, Fundeni, precum și în porțiunea din amonte râului Colentina, regiuni care constituie și astăzi focare de paludism și a căror transformare este absolut necesară din punct de vedere igienic și estetic.

Prin extinderea Parcului de cultură și odihnă „I. V. Stalin”, prin plantarea masivă a lacurilor, prin crearea unui lac artificial în depresiunea



Proiect pentru Institutul Energetic.

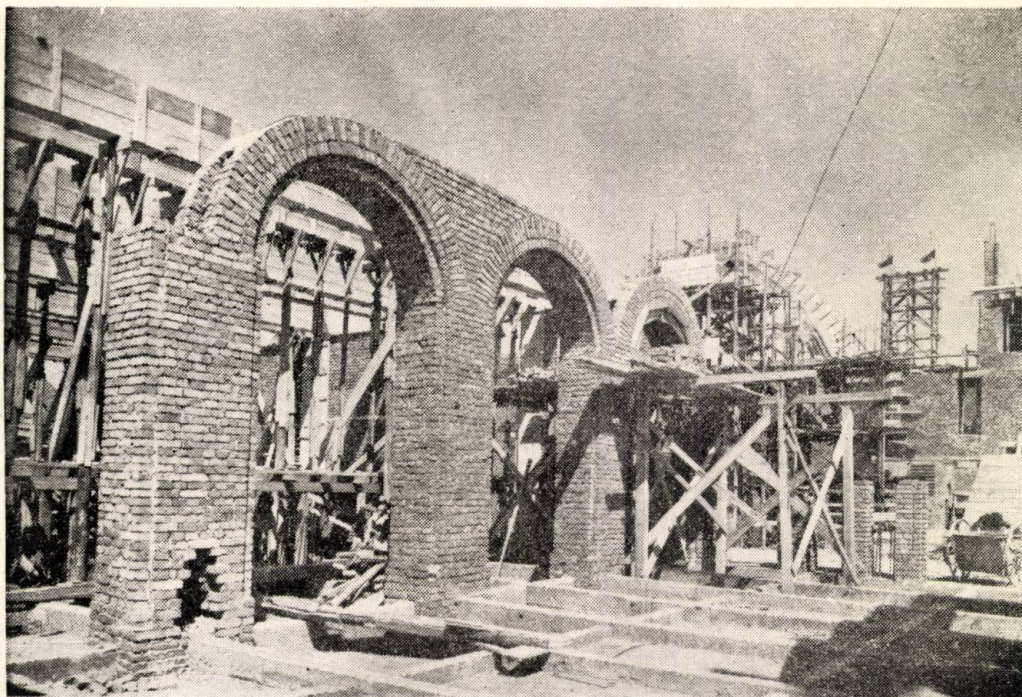


Clubul Dinamo



Blocuri muncitorești confortabile în cartierul Ferentari

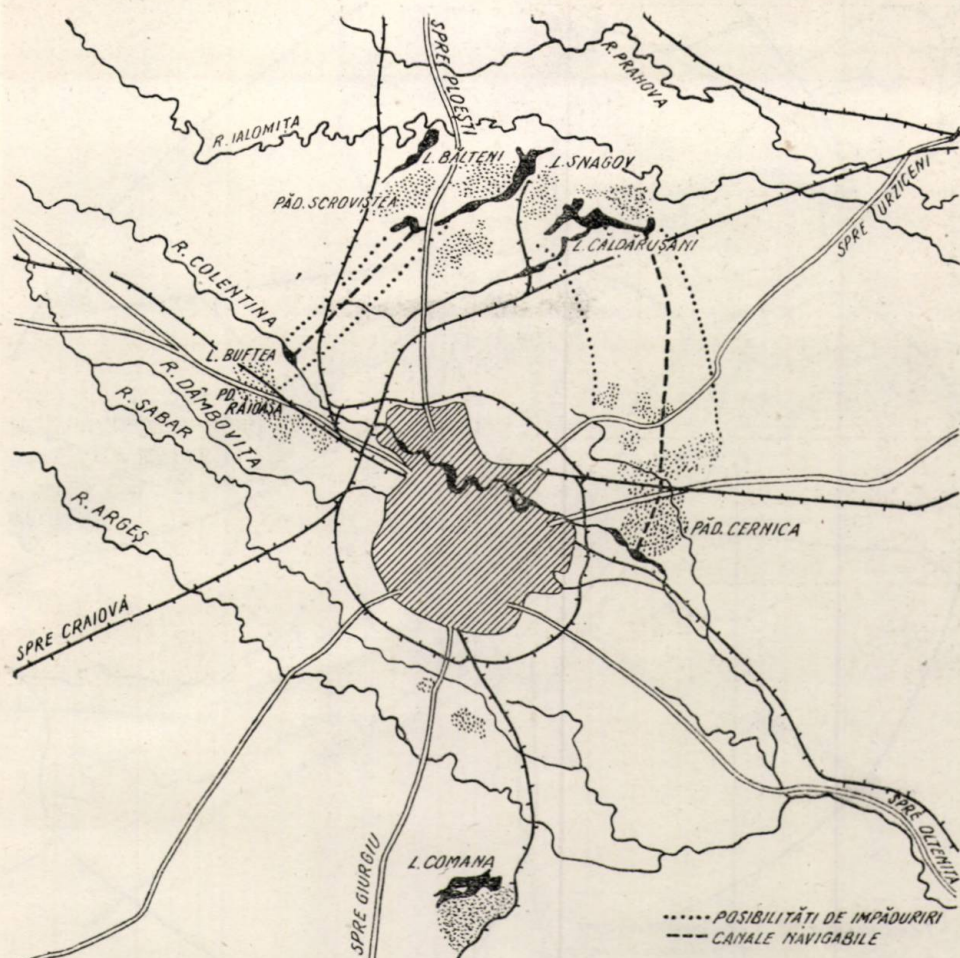
dela Ciurel, prin crearea unui parc de cultură și odihnă în Sudul orașului, în Valea Plângerii și prin legarea acestor zone plantate, prin pătrunderi radiale plantate în genul șoselei Kiseleff, cu centrurile de păduri în jurul orașului, se va realiza un sistem de spații libere plantate, care va contribui la îmbunătățirea climei, la deservirea populației, la crearea unor importante elemente estetice și se va realiza legătura



Vedere de pe șantierul Teatrului Muzical,



Vedere de pe Șantierul „Casei Scântei”.



Regiunea orașului București.

Prin amenajarea zonei suburbane se va realiza îmbunătățirea climei și satisfacerea nevoilor de odihnă și recreație ale populației.

între zona clădită a orașului cu natura înconjurătoare.

O problemă greu de rezolvat este ca paralel cu orientarea orașului spre elementul natural Dâmbovița să se folosească la maximum relieful terenului. Punctele dominante ale cornișei de pe malul drept al râului Dâmbovița: Dealul Arsenalului, Dealul Filaret și Dealul Piscului, vor putea fi construite cu clădiri înalte, accentuând astfel relieful și dând orașului o siluetă monumentală

★

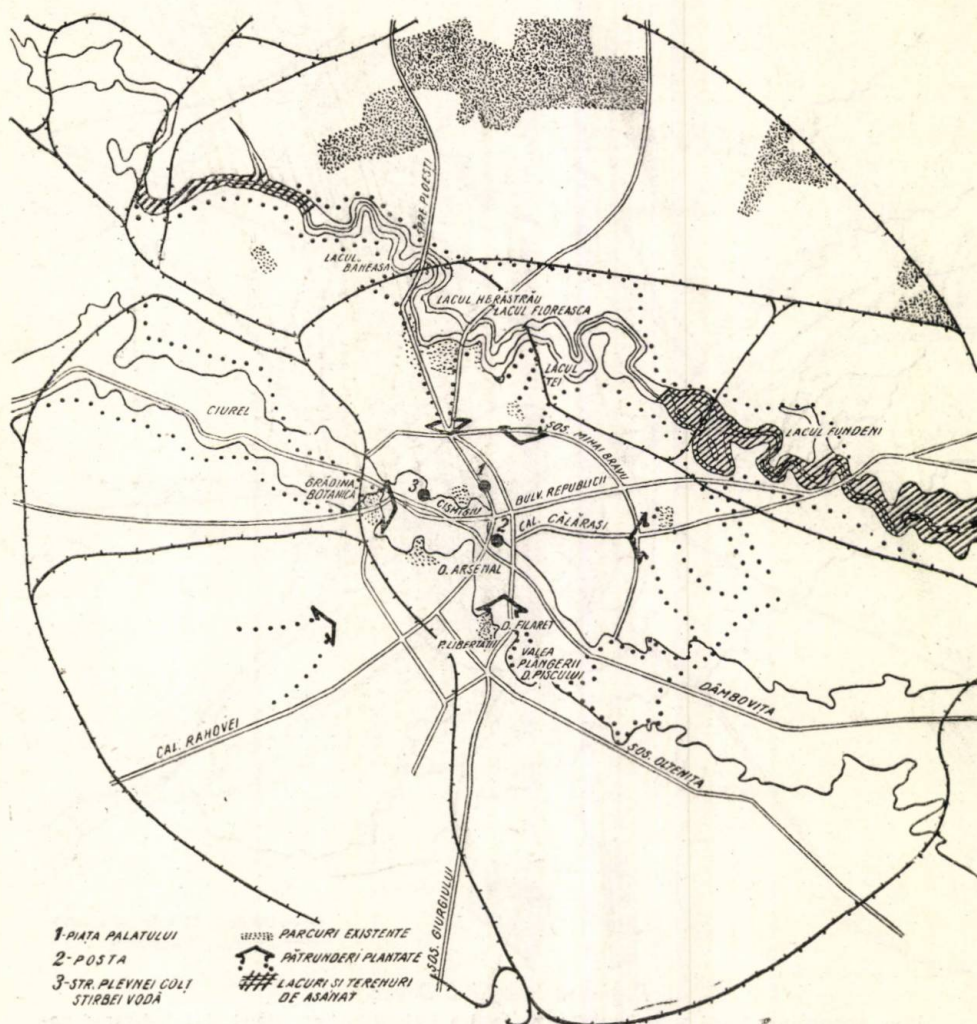
Va fi mult mai greu să se includă în compoziție cornișa de pe malul stâng al Dâmboviței. Pornind dela intersecția Căii Plevnei cu strada Știrbei-Vodă, înconjurând grădina Cișmigiu și trecând pe lângă Piața Palatului Republicii, prin fața Palatului Poștelor, această cornișă continuă paralel cu Dâmbovița și se pierde ca importanță la ieșirea din oraș. Construindu-se haotic și dezordonat în timpul regimurilor burghezo-moșierești, această cornișă a dispărut a-

proape complet, fiind acoperită de traseul confuz al străzilor și de volumele dezordonate ale clădirilor.

Prin degajarea unor puncte mai proeminente și prin legarea lor prin esplanade de ansamblurile arhitecturale, care se vor crea dealungul Dâmboviței, se va putea realiza unele accente care să participe la compoziția generală a orașului.

Prin Hotărîrea cu privire la planul general de reconstrucție socialistă a orașului București, s'a stabilit ca o idee conducătoare care trebuie urmărită la întocmirea viitorului plan, realizarea unui ansamblu arhitectural unitar al întregului oraș.

Axul principal de compoziție, Dâmbovița, lărgită la 50...60 m cu cheiuri largi de piatră și mărginit de clădiri monumentale, va fi legat, prin magistrale, de piețele importante ale orașului. În jurul acestui sistem astfel creat, bazat pe menținerea structurii actuale radiale inelare, a străzilor principale, se vor crea mari ansambluri arhitecturale legate de mărețele palate ale culturii, științei și artei.



Relieful orașului București.

Punctele dominante dealungul Dâmboviței vor putea fi construite cu clădiri înalte, accentuând relieful și dând orașului o siluetă monumentală.

Monumentele istorice din zona suburbană și din cuprinsul orașului, care pot constitui locuri de educație patriotică a populației și care exprimă forța de creație a poporului nostru, vor trebui amenajate și puse în valoare. De exemplu, monumentele istorice dela mănăstirea Snagov, palatul dela Mogoșoaia, Căldărușani, biserica Fundenii-Doamnei, mănăstirea Comana și altele, vor trebui restaurate, întreținute cu grije și create mijloace de transport în comun pentru a înlesni vizitarea lor. În oraș vor trebui executate lucrări de degajare și de creare a unui cadru adecuat monumentelor istorice mai importante ca: Patriarhia, biserica Mihai-Vodă, mănăstirea Văcărești, Radu-Vodă, Curtea Veche și altele.

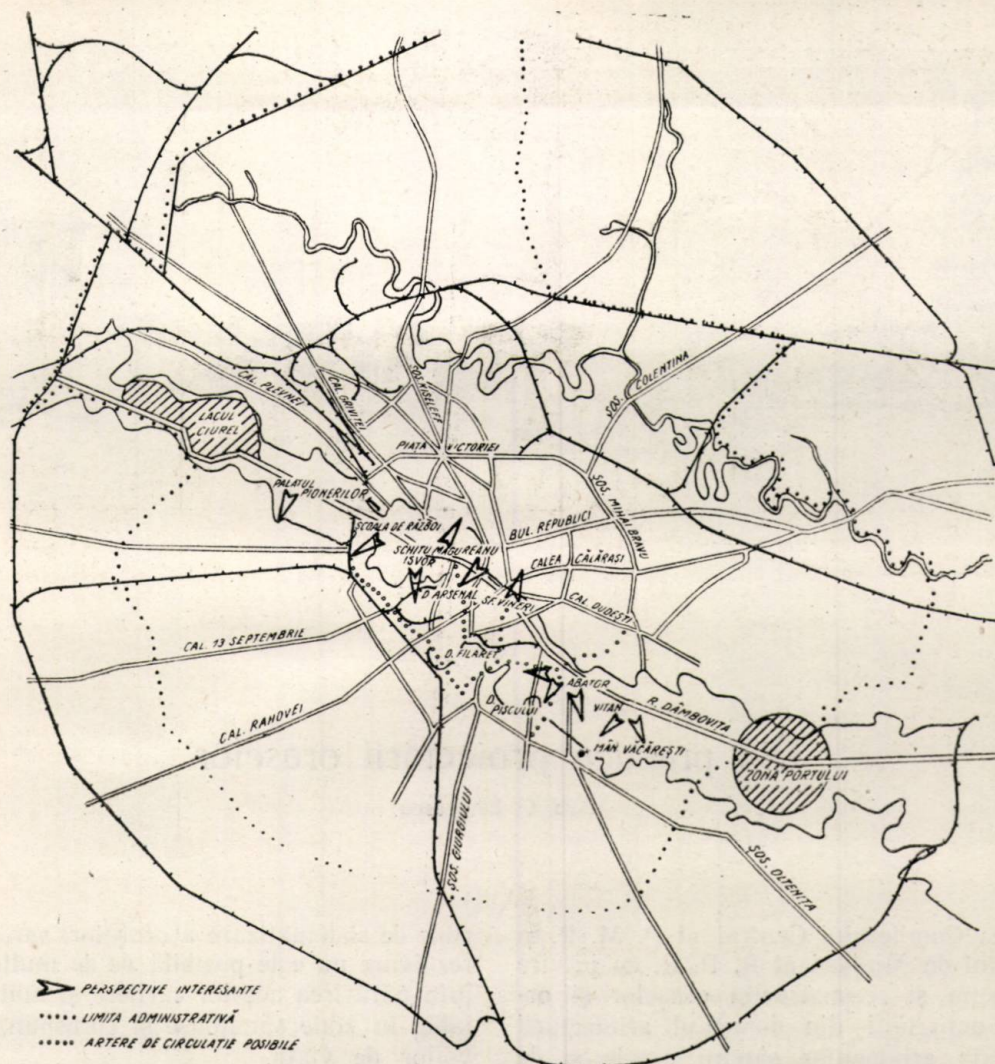
Goncomitent cu propunerile referitoare la formarea unei structuri arhitecturale proprii a Capitalei, se vor scoate din oraș întreprinderile industriale vătămătoare, se vor crea zone de protecție între întreprinderile industriale rămase și zonele de locuit, se vor desființa căile ferate

din oraș, se va desvolta rețeaua de lucrări edilitare și de dotări comunale.

Deasemenea, pentru a se asigura cele mai bune mijloace de transport în comun la locurile de muncă, de cultură și de recreație pentru oamenii muncii, se va construi metroul. Stațiile subterane și cele dela suprafață ale metroului vor constitui, după frumoasele exemple sovietice, opere de arhitectură de înaltă valoare artistică, contribuind la îmbogățirea aspectului estetic al Capitalei de mâine.

Toate aceste lucrări prevăzute în Hotărârile apărute, constituie măsuri concrete care reflectă legea economică fundamentală a socialismului descoperită de tavarășul Stalin: asigurarea satisfacerii maxime a nevoilor materiale și culturale mereu crescânde ale întregii societăți, prin creșterea și perfecționarea neîntreruptă a producției socialiste, pe baza tehnicii celei mai înalte.

Mărețul program de reconstrucție socialistă a orașului București deschide perspective ne-

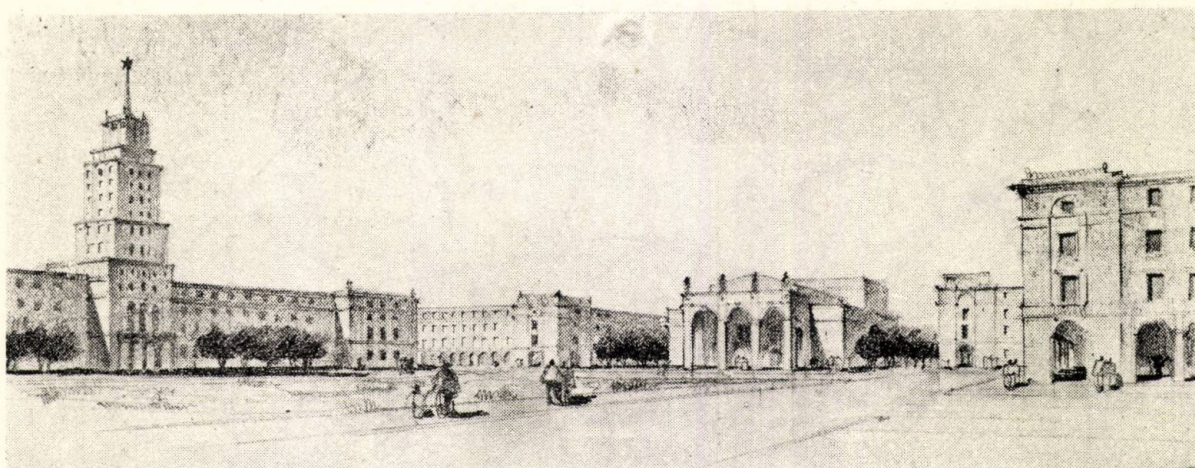


*Râul Dâmbovița va constitui axul principal de compoziție arhitecturală a orașului.
Posibilități de includere a râului Dâmbovița în compoziția de ansamblu a orașului.*

bănuite în fața artiștilor, oamenilor de știință și cultură și în primul rând a arhitecților.

Călăuzindu-se după genială învățătură stalinistă, cu privire la cultura socialistă în conținut și națională în formă, arhitecții au datorat de a exprima în operele lor conținutul bogat de idei a epocii de făurire a socialismului, dovedindu-se demni de încrederea pe care le-o acordă partidul și guvernul.

Pentru realizarea minunatelor planuri de viitor trasate prin aceste Hotărâri, trebuie să muncim cu mai mult avânt, pentru realizarea planului nostru cincinal înainte de termen, pentru continua dezvoltare a producției socialiste, temelia îmbunătățirii nivelului de trai al celor ce muncesc, a dezvoltării și a înfloririi Capitalei Patriei noastre.



Din practica proiectării oraşelor

Arh. C. Lăzărescu

Hotărîrea Comitetului Central al P. M. R. şi a Consiliului de Miniştri al R. P. R. cu privire la construcţia şi reconstrucţia oraşelor şi organizarea activităţii din domeniul arhitecturii pune în faţa arhitecţilor sarcini ample şi de mare răspundere. Problema noilor oraşe şi a reconstruirii socialiste a celor vechi cere un studiu adâncit şi folosirea în mod critic a experienţei de până acum în acest domeniu.

Oraşele şi aşezările depe cuprinsul ţării noastre ilustrează aproape toate contradicţiile oraşelor capitaliste. Lipsite de cele mai multe ori de un plan de sistematizare, ele s'au dezvoltat haotic, după interesele de moment. Aproape toate prezintă un contrast isbitor între centru şi cartierele marginase, aşa zisele periferii, în care oamenii muncii trăiau în mizerie, de multe ori în zone cu totul insalubre.

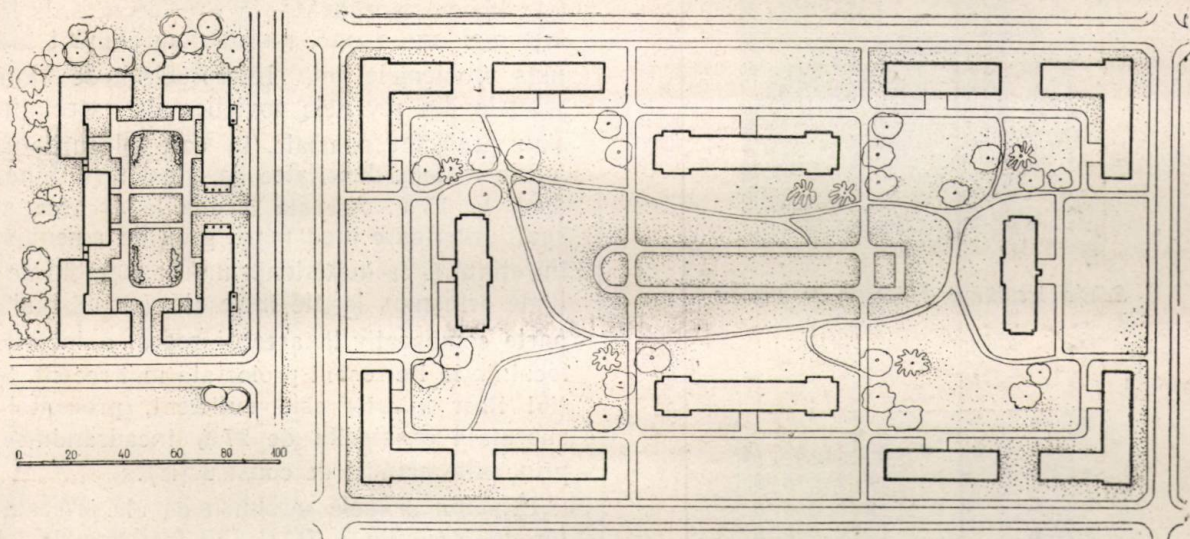
Arterele centrale mărginite de blocuri cu arhitecturi dubioase, mărturii ale influenţelor cosmopolite, sunt lipsite de orice preocupare de compoziţie de ansamblu, fiecare construcţie este o mărturie vie a individualismului meschin.

În acelaşi timp însă, marginea oraşului are un aspect cu totul rural; foarte rar construită, cu o densitate redusă, ea este lipsită în mare măsură de dotări şi lucrări edilitare. Fără apă, lumină sau canal, aceste cartiere sunt o imagine a situaţiei în care era ținută în trecut clasa muncitoare. Remedierea acestei situaţii reprezintă o sarcină grea pentru proiectanţii planu-

rilor de sistematizare a oraşelor, sarcină a cărei rezolvare nu este posibilă de de multe ori decât prin părăsirea acestor cartiere şi mutarea populaţiei în zone sănătoase şi corespunzătoare nevoilor de viaţă.

Transformările social-politice înlăptuite în ţara noastră în ultimii ani au deschis noi orizonturi dezvoltării oraşelor. Eliberarea ţării de către Armata Sovietică şi cucerirea puterii politice de către clasa muncitoare, sub conducerea partidului, au fost factorii de bază care au dus la un puternic avânt în dezvoltarea economică a ţării noastre. Ajutorul multilateral al Uniunii Sovietice şi existenţa planurilor de stat au dat posibilitatea creării de noi industrii, uzine şi fabrici, deschiderii de noi şantiere pentru mari lucrări de interes general a căror realizare era imposibilă în regimurile burgheze. Apariţia noilor centre industriale dezvoltarea celor existente precum şi marile şantiere create au pus noi probleme arhitecturii şi proiectării oraşelor.

Pe lângă problemele mai cunoscute ale proiectării cartierelor de locuinţe, tratate de data aceasta într'un mod cu totul nou, au apărut şi sarcini necunoscute încă în practica urbaniştilor noştri, alegeri de amplasamente de oraşe şi colonii cu totul noi, în regiuni încă nepopulate. Aceste probleme de mare răspundere au fost foarte numeroase; numai Institutul de proiectare a Construcţiilor (I.P.C.) a avut de rezolvat peste 20 asemenea probleme. Soluţionarea lor nu a



Două ansambluri de locuințe.

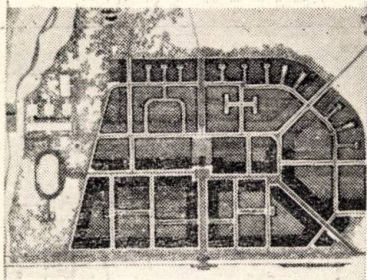
foșt posibilă în situația în care se găseau proiectanții, decât datorită sprijinului pe care l-au găsit în documentarea tehnică de specialitate din U. R. S. S. Lucrările lui Levenco, Poliacov și Davidovici au fost elemente de bază în studierea acestor probleme.

Inexistența în primii ani după eliberare a unor organizații de proiectare cuprinzătoare, care să poată satisface nevoile mereu crescânde ale proiectării, a dus atunci la constituirea unor

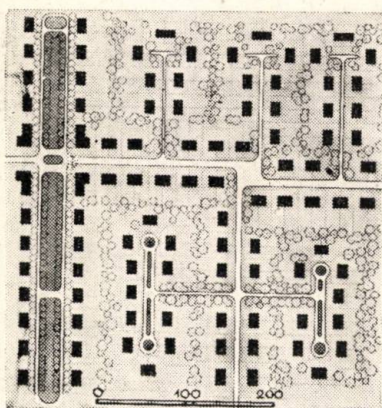
colective particulare, care să rezolve schițele planurilor de sistematizare a orașelor existente. Lucrând izolat și bazate pe o școală cosmopolită, aceste colective foloseau încă metodele vechi de studiu. Desvoltând excesiv problemele de documentare, nelegate de nevoile reale de proiectare, elaborând schițe foarte sumar și superficial studiate, lipsite de baze științifice în dezvoltarea lor, aceste studii nu pot implini în totalitatea lor golurile din acest sector. În oa-



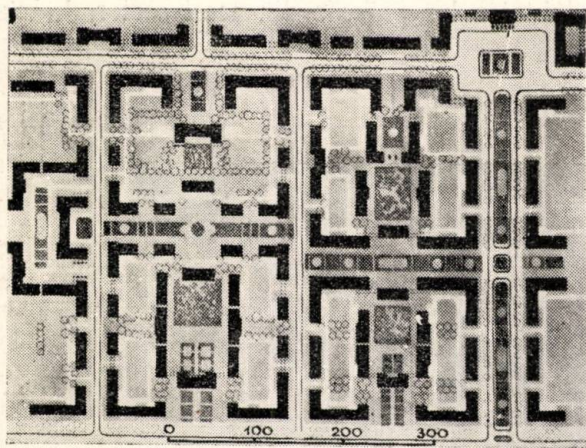
O stradă din Cernavodă.



Schița localității Filipeștii de Pădure.



Detaliu de cartier cu locuințe individuale.



Detaliu de cartier cu blocuri.

tare liberă, neordonată, la o proiectare de locuințe mai organizată, nu s'au aprofundat îndeajuns problemele noi. Interpretându-se formal schițele din revistele sovietice de specialitate, s'au proiectat cartiere, în care blocurile sunt foarte răslețe, densitatea de construcție fiind redusă la 15%. Aceasta a dus la crearea unor spații interioare prea mari, greu de amenajat și întreținut și la inexistența unui ansamblu de volume armonios legate între ele (se dă mai departe comparativ la aceeași scară, o incintă de locuințe la Petroșani proiectată mai recent. Spațiul liber interior este suficient, procentul de suprafață construită de 27% încadrându-se în principiile actuale de construcție).

Una din primele sarcini mari ale proiectanților de orașe din I. P. C., au fost orașele de-a lungul Canalului Dunăre-Marea Neagră. Datorită pe deoparte lipsei de experiență, iar pe de altă condițiilor speciale de lucru (construirea unor cartiere de locuințe înaintea elaborării unei schițe generale a orașului) aceste cartiere apar răslețe și amplasate departe de punctele de atracție. Din cauza lipsei unei ridicări topografice exacte și a unei proiectări prealabile de drumuri, au apărut soluții foarte criticate. La Cernavoda de exemplu, aspectul străzilor este cu totul nefavorabil, cu taluze mari și ziduri de sprijin, prezentând un puternic dezechilibru între cele două laturi ale străzilor. Deasemeni, în celelalte orașe, cartierele noi construite, datorită modului de grupare a construcțiilor și a tratării lor arhitecturale, nu reprezintă deloc principiile care stau la baza planificării orașelor socialiste.

Din anul 1950, proiectarea noastră a făcut progrese simțitoare; se poate urmări pas cu pas în etapele de proiectare și realizare, apropierea din ce în ce mai mare de principiile urbanismului sovietic și de realitatea de pe teren.

Studiul aprofundat al materialului documentar, discuțiile principale duse în cadrul institutului sau a comisiilor de avizare au lămurit o serie de probleme. Experiența câștigată între timp de proiectanți a dat posibilitatea elaborării unor studii, care să arate străduința arhitecților de a crea noi forme de orașe ce marchează drumul nostru spre construirea orașelor socialiste de mâine.

Proiectul noii colonii Filipeștii de Pădure elaborat în 1950 (arh. R. Laurian, C. Lăzărescu și G. Carandino) reprezintă o compoziție rectangulară, pe un teren plat, cu un ax principal. El este unul din primele proiecte de orașe, executat de I. P. C. care cuprinde detalii mai mari de cartiere de blocuri și locuințe individuale.

recare măsură, defectele erau justificate de lipsa unei experiențe de proiectare și cunoșterea științifică, aprofundată, a problemelor generale și de detaliu, legate de planificarea orașelor.

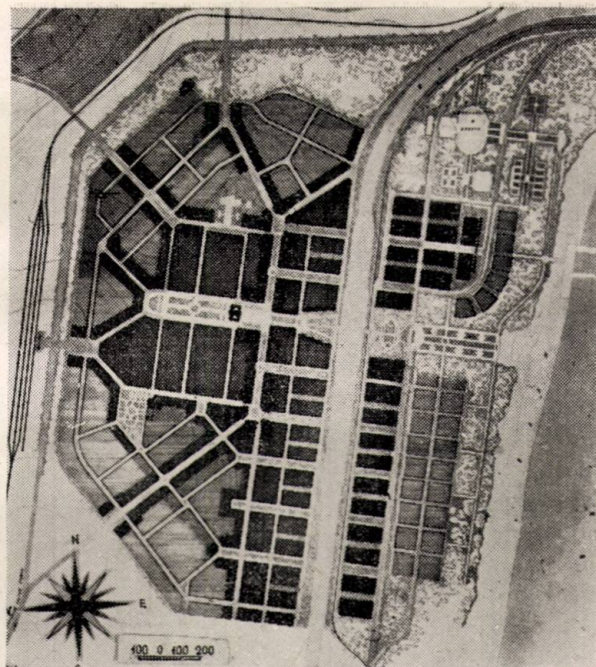
În proiectele de cartiere și ansambluri de locuințe din anii 1949—1950, deși începe să se resimtă foloasele documentării sovietice, rezultatele sunt discutabile. Trecându-se de la o tra-

Orașul Năvodari proiectat în același an de arhitectii G. Gusti și C. Lăzărescu pune problema planificării unui oraș mare de circa 100000 locuitori. Considerat ca oraș terminus al Canalului Dunăre-Marea Neagră și totodată ca oraș portuar el trebuia să facă legătura între lac, mare și canal. Rețeaua stradală se bazează pe două axe de compoziție; una constituind legătura dela gară cu centrul și mai departe peste canal cu plaja, iar cealaltă paralelă cu canalul, legând orașul cu zonele de muncă. Arterele secundare deschid vederi spre mare, orientând întreaga compoziție către perspectiva cea mai interesantă.

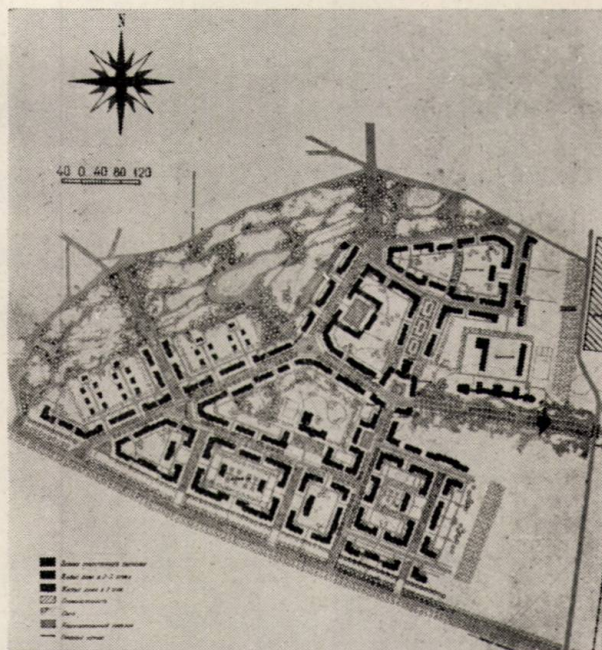
Un cartier muncitoresc din Craiova (arh. C. Lăzărescu și N. Măndășescu) a pus la început problema găsirii unui amplasament just. Proiectanții au avut de luptat cu unele manifestări care mai persistă și astăzi și anume tendința unor întreprinderi de a-și construi colonii de locuințe în imediata lor vecinătate, nelegate de oraș și contrarii de multe ori intereselor orașului existent. În acest caz, având ca bază documentarea sovietică, care recomandă umplerea întâiu a golurilor din oraș și apoi extensiuni viitoare (chiar reconstrucția peste cartiere vechi dacă fondul existent nu depășește 8% din valoarea noilor investiții), s'a hotărât amplasarea în limita orașului existent, cu o reconsiderare a intrării în fabrică. Din cauza unor denivelări existente, soluția generală era oarecum comandată de accesul spre locul de muncă, de legătura cu orașul și limite naturale. Din acest punct de vedere soluția găsită este corespunzătoare; tratarea cartarelor de locuințe însă nu este suficient aprofundată. Arhitectura străzilor nu a constituit o preocupare importantă și de asemenea nici interioarele cartarelor nu prezintă spații organizate cu volume înconjurătoare compuse între ele.

Proiectul orașului nou Hunedoara (arh. E. Volceanu, Pavlu și Perceag) rezolvă armonios legătura între oraș și locul de muncă, prin intermediul unor zone verzi de sport și recreație; folosește bine denivelările terenului, acuzând cornișele existente. El constituie însă, datorită faptului că a fost primul oraș muncitoresc a cărui construcție a început, un oraș de experiență. Se găsesc în cuprinsul lui cinci feluri de tratări diferite a cartierelor de locuințe, fiecare marcând o etapă bine conturată în cuprinsul orașului.

Pe lângă aceste proiecte, s'au întocmit și sistematizări de orașe existente. Schița orașului Stalin (arh. Laurian, A. Iosif și G. Carandino) a pus problema legării noilor ansambluri arhitecturale cu fondul istoric existent. În rezolvarea proiectului s'au accentuat perspectivele spre Dealul Morilor, pe care urmează a fi construită una din cele mai importante clădiri culturale ale orașului. Institutul de Mecanică.



Schița orașului Năvodari.



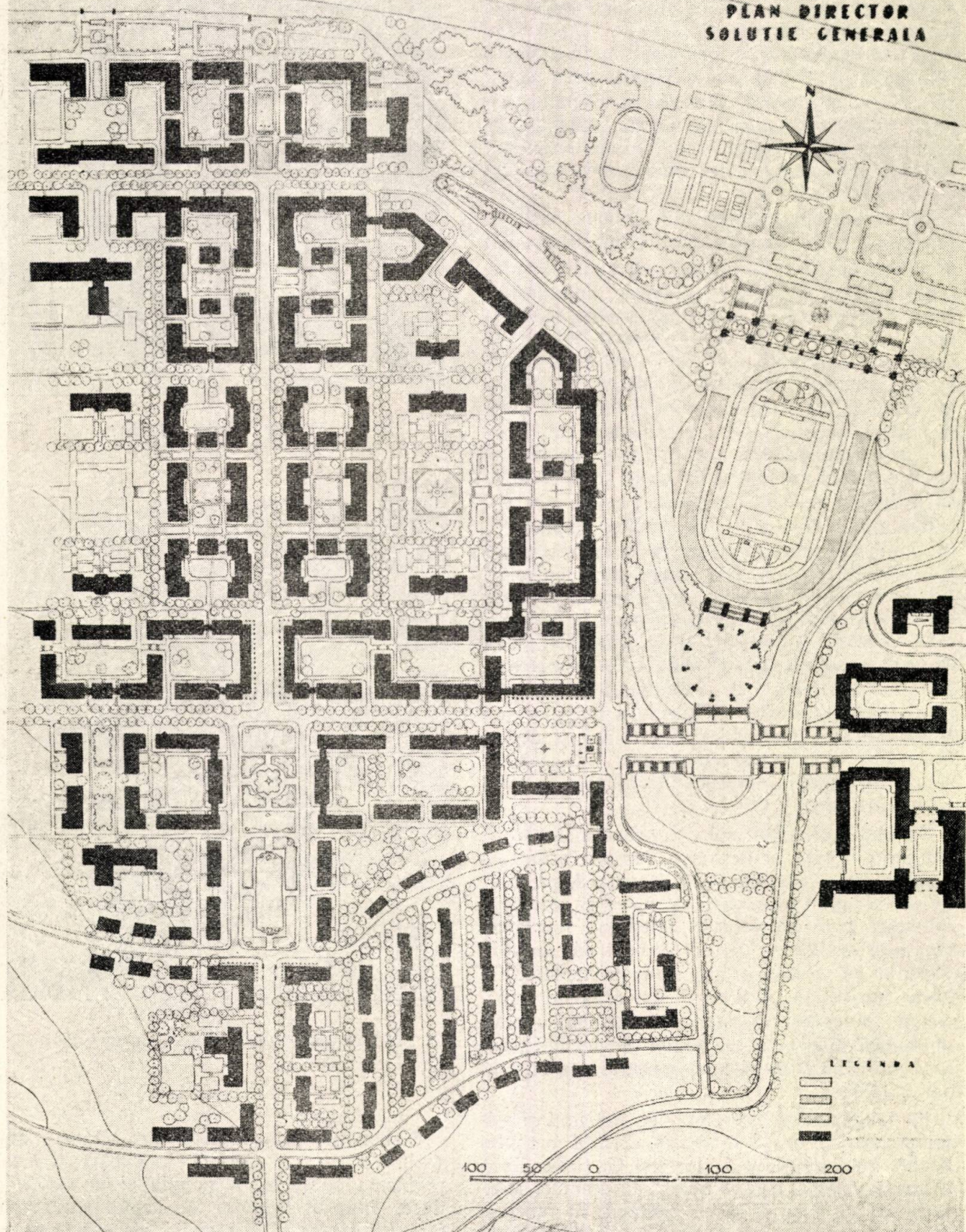
Schița unui cartier muncitoresc la Craiova.

Sistematizarea orașelor din Valea Jiului (arh. Vernescu și Cervino) a căutat să rezolve problema concentrării populației cu spații reduse, datorită nevoilor de exploatare carboniferă (în Nr. 6—7 al revistei, s'a arătat pe larg această problemă).

Cele de mai sus precum și alte numeroase studii și proiecte cum ar fi schița orașului

MEDGIDIA

PLAN DIRECTOR
SOLUTIE GENERALA



Detaliu de plan director la Medgidia.

Bârlad (arh. Antonescu, Krohmalnic și Mândășescu) Oradea (arh. Chițulescu și Gherghel) Bacău (arh. Vernescu și Haber) au constituit o bogată experiență; din analiza lor critică și pe baza noilor documentări primite s'au putut trage concluzii care vor sta la baza proiectării ulterioare.

Din proiectele de până acum s'a constatat că se resimt încă influențele formalismului și cosmopolitismului, concretizate prin accentuarea exclusivă a unora din preocupări, cum ar fi de exemplu orientarea sau configurația terenului și neglijarea principiilor de compoziție și de creare a ansamblurilor. Alte proiecte dimpotrivă, căutând să rezolve compoziții academice, nu țin seamă suficient de relieful natural al terenului.

S'a constatat deasemeni, că rețeaua stradală determină cartale de locuințe prea mici, greu de organizat și neeconomice. Datorită repetării elementelor tip de bloc cu intervale de cele mai multe ori prea mari, străzile sunt monotone, neînchegate și lipsite de caracter. Acest lucru este accentuat și de întrebuintarea unor formule de ansambluri de locuințe, rupte de realitățile orașului respectiv. Înălțimea și forma blocurilor nu se încadrează întotdeauna în peisajul înconjurător și nici legătura între ele nu este totdeauna armonios studiată.

Această lipsă se datora în primul rând unei conlucrări defectuoase între proiectanții de urbanism și cei de arhitectură. Primii erau preocupați în special de rezolvarea în plan a rețelei de circulație și a organizării spațiale, iar ceilalți erau antrenați în studiul elementului de arhitectură în sine și rupți de preocupările de ansamblu, de silueta străzii, sau de volumul cartalului în întregime. S'ar putea spune că a fost o perpetuare mai puțin gravă, însă în aceeași formulă, a metodelor burgheze de proiectare. Organizarea nouă a I. P. C.-ului, crearea unor colective care să elaboreze proiecte de cartiere și colonii în întregime, dela planificarea mare a spațiului până la detaliile construcțiilor respective, pune bază sănătoasă noii proiectări.

Se dă posibilitatea arhitecților de a urmări și studia în deaproape, concretizarea elementelor care au stat la baza întocmirii proiectului general al orașului; deasemeni, se asigură condiții optime pentru realizarea unei unități plastice și arhitecturale a întregului oraș.

O preocupare nouă, foarte importantă în practica proiectării orașelor, a fost realizarea lor economică. Studiile tronsoanelor tip de locuințe au ajuns într'un stadiu destul de avansat; economii importante prin proiectarea lor nu se pot realiza decât prin extinderea industrializării și mecanizării santierelor; se pot realiza însă economii mari prin planificarea justă a cartierelor de locuințe. În general, s'a mers pe densități mult prea mici și pe procente de suprafață construită prea reduse.



O stradă existentă în Medgidia.

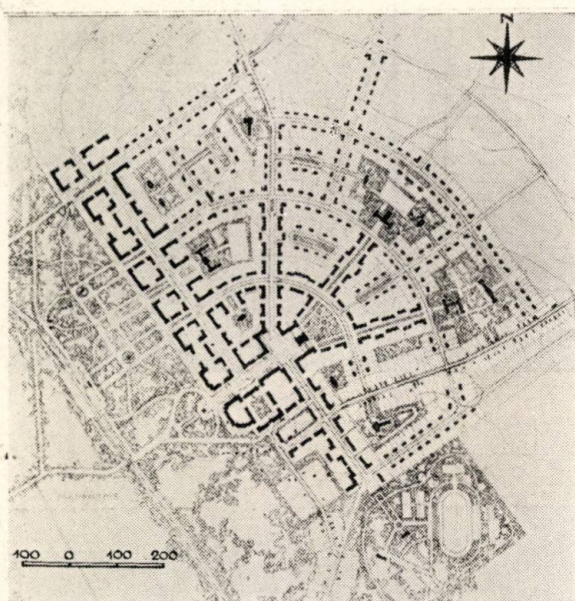


Aceeași stradă în noul proiect.



Vederea parțială a orașului Medgidia depe Canalul Dunăre-Marea Neagră.

În articolul publicat în Arhitectura U. R. S. S. Nr. 2/1951 arhitectul Miscenco arată că problema economiei este una din problemele cele mai importante din practica de proiectare urbanistică. Printr'o reconsiderare și o sporire a proporției de construcții cu mai multe etaje, se poate reduce teritoriul orașului cu circa 40%, ceea ce poate duce la o reducere de 6...8% din costul total al orașului. Reducerea suprafeței teritoriului construit antrenează automat și o reducere a teritoriului neconstruit în interiorul orașului, teritoriu care cere amenajări costisitoare. S'ar putea spune că reducerile de 6...8%



Schița unei colonii în regiunea orașului Craiova.



Schița localității Bufta.

nu reprezintă o economie prea mare; ea este totuși foarte importantă ținând seamă de sumele mari de cost ale orașelor și mai ales de reducerea suprafețelor care trebuie întreținute și deci de reducerea cheltuielilor de exploatare viitoare.

Levcenco în noua lucrare „Planificarea orașelor” (1952), precum și în revista „Problemele Urbanismului Sovietic”, (1952) arată că se pot mări considerabil procentele de suprafață cons-

truită pe teren și deci densitățile zonelor de locuit. Această împreună cu preocuparea de a crea cartiere mari, cu artere majore de circulație cât mai puține constituie factorii care asigură economia în proiectarea cartierelor de locuințe.

Intr'un detaliu de plan director la Medgidia (arh. C. Lăzărescu, R. Gherghel, Șt. Balș, L. Popovici, A. Aioanei), s'a încercat rezolvarea unui cartal de 11 ha delimitat de o arteră existentă la Sud, de râpe și malul canalului la Est și Nord și de o vâlcea la Vest. Pentru rezolvarea arhitecturii străzilor, s'a prevăzut dublarea construcțiilor dealungul lor, prin crearea unor serii de mici incinte, iar dotarea respectivă (creșă, grădiniță și școală elementară) a fost prevăzută în interior, în cadrul spațiilor verzi organizate. Datorită terenului accidentat, fiecare incintă reprezintă o terasă la alt nivel. Dimensiunile curților interioare ale acestor incinte variază între 30...80 m ceea ce permite o percepere în ansamblu a blocurilor, a căror înălțime este în medie de 10 m. (parter + 2 etaje). S'a ajuns în acest studiu la o suprafață construită pe teren de 25% pe toată suprafața cartalului și de 31% pe zona de locuințe și la o densitate de 350 loc/ha pe tot cartalul, respectiv 450 loc/ha pe zona de locuințe.

Schițele orașelor noi întocmite în I. P. C. în acest an au căutat să elimine lipsurile arătate anterior. Trebuie menționat saltul care s'a făcut în metoda de studiu; s'a părăsit vechea formulă a delimitării virtuale a cartarelor de locuințe, trecându-se la un studiu mai aprofundat, cu indicarea tuturor construcțiilor cu parcelele respective. Desigur că aceste indicații nu reprezintă formule finale, însă pe lângă că ele dau scară proiectului, trasează principiile de organizare interioară și ajută la studiul ansamblurilor de arhitectură. În acest fel au fost întocmite în atelierile de proiectare de orașe, în cadrul Diviziei de Urbanism din I. P. C. condusă de tov. arh. R. Laurian, o serie de proiecte.

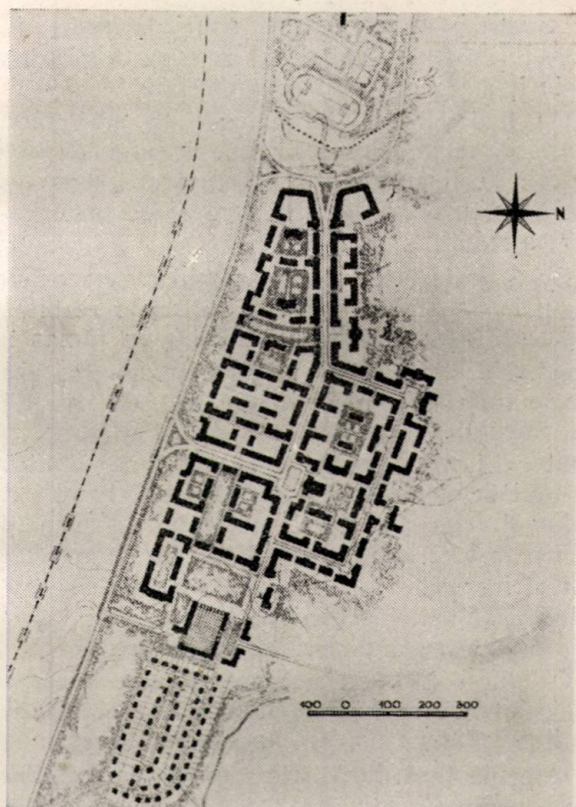
O colonie în regiunea Craiova (arh. C. Lăzărescu și H. Cocheci) pune problema planificării unei așezări care să formeze un tot unitar împreună cu 2 sate existente ce limitau terenul de o parte și de alta. Accesele care constituie și legătura cu locul de muncă erau condiționate de existența unor pasajii inferioare sub calea ferată. Structura stradală caută să rezolve legătura între aceste accese și restul coloniei și să permită o interpenetrare reciprocă a zonelor de blocuri și de locuințe individuale. O defecțiune a proiectului este lipsa unei artere de legătură între cele două sate care să evite traversarea centrului.

Colonia muncitorească din regiunea Ploești (arh. Haber și Grümberg) proiectată pentru o populație de 9000 locuitori prezenta dificultatea încadrării într'un teren format din trei terase succesive și limitat pe trei laturi de pădure existentă și pe a patra de o șosea mare de trafic. Problemele principale care s'au pus, au fost rezolvarea acceselor și legarea de relief prin respectarea cadrului natural. Terenul redus a determinat stabilirea unei înălțimi medii cu parter și 2 etaje și o reducere simțitoare a zonei de locuințe individuale, care ar fi trebuit să fie mult mai dezvoltată, dat fiind mărimea orașului. Separația netă între aceste două zone de locuințe, poate fi considerată ca o lipsă a proiectului.

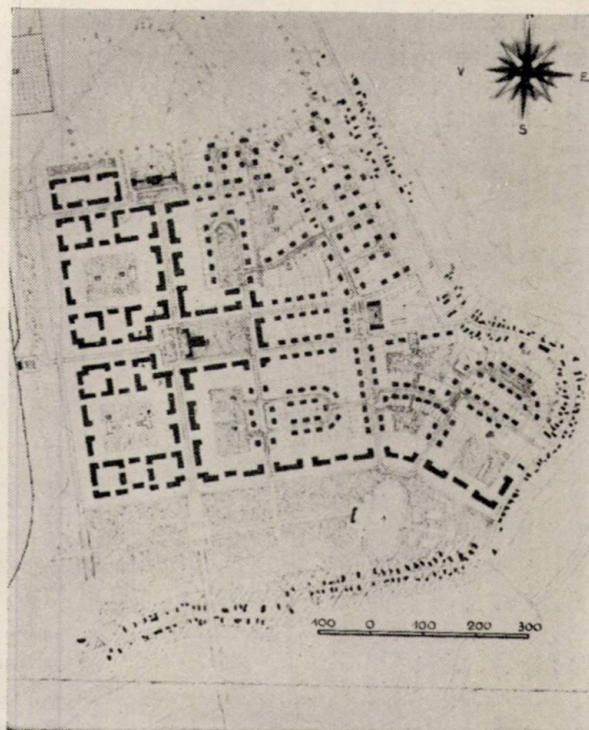
Schița unei colonii din regiunea orașului Oradea (arh. Carandino și Kirșner) proiectată pentru 5000 locuitori prezintă probleme contrarii celei anterioare, datorită unui program special. Suprafața ocupată de locuințele individuale reprezintă 51,5% din suprafața totală a zonei de locuințe, iar suprafața construită cu blocuri constituie un procent foarte redus. O altă problemă dificilă de rezolvat era legarea noii localități cu un sat existent, care o limita pe două laturi. Soluția, deși prezintă o rezolvare armonioasă din punct de vedere al structurii stradale, ridică totuși probleme care ar mai trebui adâncite. Trebuie analizat dacă în cadrul unor așezări mici, ca în cazul de față, este justă amplasarea blocurilor pe principiul cartarelor în zone separate de locuințe individuale și dacă nu era mai indicată amplasarea acestor blocuri dealungul arterelor principale ale orașelor. Această ultimă soluție ar fi realizat o sudură între cele două zone de locuințe. Deasemeni, legăturile între colonia nouă și șoseaua existentă sunt dificile prin acuzarea în compoziție a unei singure intrări principale și anume cea dinspre gară.

Schița noii localități Buftea (arh. A. Silvan și L. Popovici), legată de centrul de cinematografie actualmente în construcție, pune problema amplasării unei aglomerații noi peste o așezare existentă. În rezolvarea ei ar trebui să se țină seama de rețeaua de circulație existentă și legăturile cu locul de muncă, precum și de acuzarea limitei spre Sud, limită formată de lacul Buftea. Dacă acest ultim front al orașului prezintă o rezolvare interesantă, legătura cu locul de muncă și amplasamentul zonelor de locuințe individuale sunt puncte încă discutabile.

Un studiu principal al cartierului salariaților combinatului poligrafic „Casa Scânteii” (arh. C. Lăzărescu, R. Gherghel, L. Popovici, R. Ghel-



Schița unei colonii muncitorești în regiunea Ploești.



Schița unei colonii din regiunea orașului Oradea.

man) caută să rezolve problema plastică a unuia din cele mai importante cartiere ale Capitalei noastre. S'a urmărit realizarea unui ansamblu de locuințe integrat în planul general

al oraşului, în vecinătatea zonei lacurilor din Nordul Capitalei, ansamblu care să reprezinte noile noastre principii de proiectare.

Cu toate progresele realizate în proiectarea oraşelor, după cum se vede, ele mai au încă o serie de lipsuri; acestea sunt mai numeroase mai ales în fazele de detaliere şi de materializare a soluţiilor pe teren.

Dacă proiectarea de ansamblu merge pe un drum la capătul căruia se întrevăd rezultate îmbucurătoare, studiile de detaliu au rămas în urmă. Nevoile mari de construcţii au pus probleme numeroase de execuţie urgentă; nu toţi cei chemaţi să întocmească aceste proiecte au avut calificarea profesională necesară. Suntem cu toţii în curs de formare, pentru că lucrări de volumul celor actuale se pun pentru prima dată la noi în ţară. Numai un studiu foarte aprofundat al lucrărilor de specialitate, în special folosirea bogatei experienţe sovietice în acest domeniu, poate înlătura această lipsă.

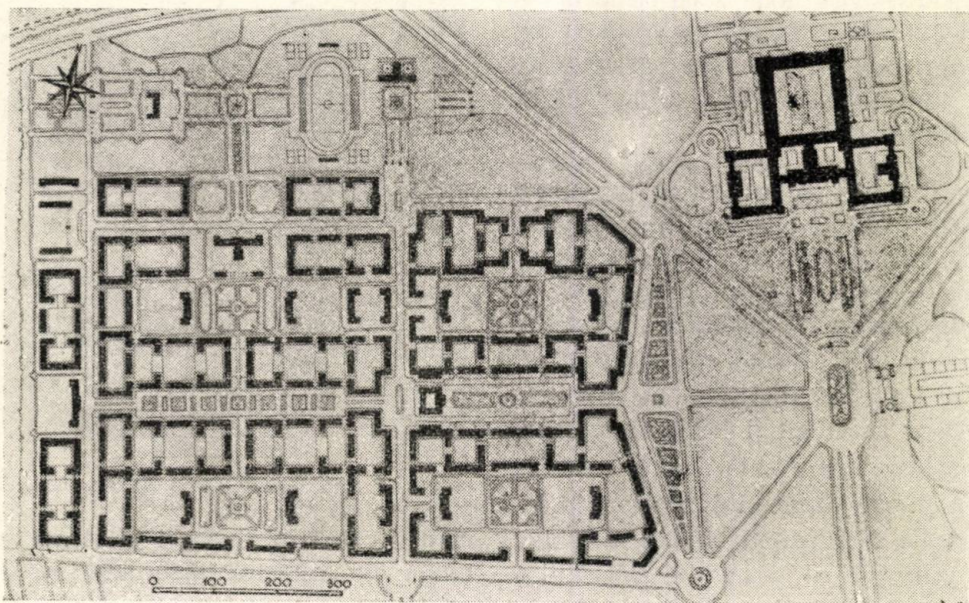
O altă defecţiune este nerespectarea atât în proiectare cât şi în execuţia a diferitelor faze de realizare; drumurile şi canalizarea de exemplu se execută încă după ridicarea construcţiilor, iar organizarea anterioară a teritoriului destinat noilor aşezări lasă mult de dorit.

Hotărîrea Nr. 223 a Consiliului de Miniştri pune ordine în acest domeniu, organizând proiectarea complexă şi stabilind succesiunea lucrărilor şi a avizelor necesare. Ea este de un real folos proiectanţilor, constituind un sprijin şi o îndrumare.

Prin organizarea proiectării complexe, Arhitectul-Şef de proiect, urmăreşte şi coordonează proiectările anexe de drumuri, alimentarea cu apă şi canalizare, de îmbunătăţiri funciare, de electrificare şi radioficare şi toate celelalte lucrări ce asigură condiţii optime de reuşită a noilor ansambluri oraşeneşti. Acest mod de proiectare a fost folosit de colectivele de proiectare a Văii Jiului şi a oraşelor dealungul Canalului Dunăre-Marea Neagră, înainte de apariţia H.C.M. 223 devenind astfel o metodă generală de lucru.

O altă defecţiune este lipsa aproape completă din preocupările arhitecţilor a problemelor de planificare verticală şi organizării teritoriului. Această lipsă are urmări grave asupra depozitelor de pământ rezultate din săpături şi a mişcărilor de pământ în general, creând condiţii foarte dificile organizării interioare a cartarelor. Are urmări deasemeni şi asupra economiei investiţiilor, fiind necesare de cele mai multe ori 2 sau 3 mişcări succesive de pământ, pentru a se ajunge la soluţia finală studiată, în general, după executarea construcţiilor.

Studiul arhitecturii străzilor este încă insuficient aprofundat; efectele şi perspectivele succesive pe care le vede trecătorul, variaţia volumelor şi a culorilor, accentuarea judicioasă a detaliilor nu sunt încă în deajuns studiate. Profilele prea mari de străzi, alcătuite pe baza unor formule de circulaţie şi nu ca rezultat al perspectivelor şi secţiunilor prin construcţii, de cele mai multe ori rup zonele de locuinţă în loc să le lege.



Studiu principal pentru cartierul salariaţilor combinatului „Casa Scânteii”. Plan de ansamblu.

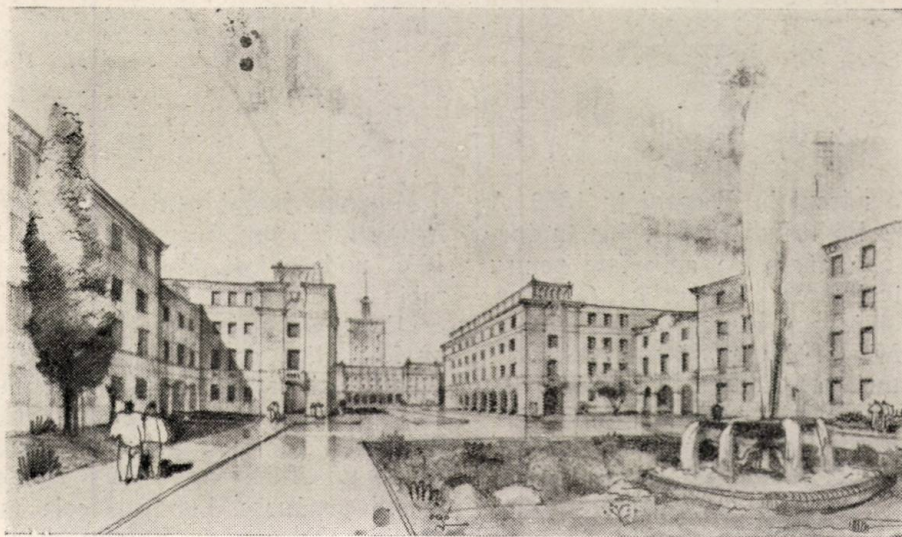
Recentele Hotăriri ale Comitetului Central al P.M.R. și a Consiliului de Miniștri al R.P.R. cu privire la construcția și reconstrucția orașelor și organizarea activității din domeniul arhitecturii deschid noi orizonturi proiectanților noștri. Ele trasează ordine clare și asigură posibilități optime de ridicare a nivelului întregii activități de proiectare. Prin instituirea Comitetului de Stat pentru Arhitectură și Construcții se asigură existența unui organ care să conducă și să dirijeze întreaga noastră activitate.

Noile funcții de Arhitect-Şef de oraș vor garanta realizarea în bune condiții a proiectelor și a execuției. Rolul lor este deosebit de important și de mare răspundere, având de rezolvat și

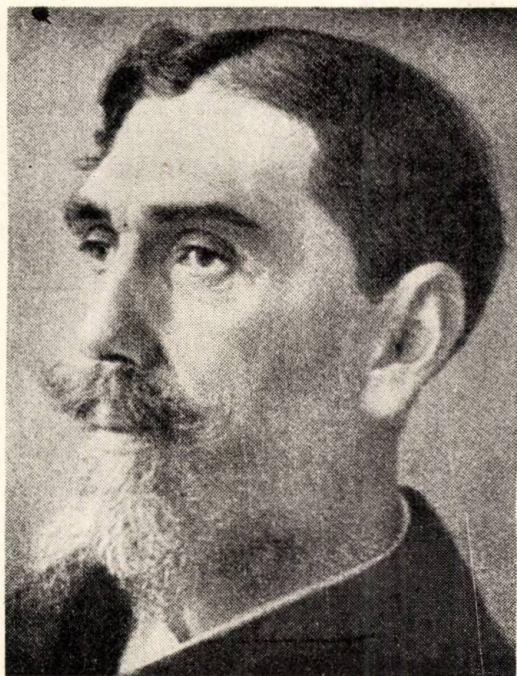
coordonat probleme de artă, economice și tehnice, ce apar în proiectarea și construirea clădirilor și a orașelor.

„Ideea conducătoare a întregii activități de arhitectură și construcții din Republica Populară Română trebuie să fie grija stalinistă față de om, creându-se centre populate și orașe socialiste care să asigure cele mai bune condiții de existență pentru oamenii muncii și satisfacerea maximală a necesităților zilnice de trai“.

Această îndrumare a Hotărârii partidului și guvernului constituie un ajutor și un deosebit imbold în munca arhitecților ce au sarcina de a participa din plin la construcția și reconstrucția orașelor Patriei noastre.



Studiu principal pentru cartierul salariaților cu binatului „Casa Scântei“. Perspectiva unei străzi.



Ion Mincu, arhitect patriot

La 100 de ani dela nașterea lui I. Mincu
(1852 — 1952)

Arh. Gh. Kurinschi

*„Dacă eu n'am putut să desăvârșesc
acest vis măreț de artă națională, doresc
din suflet ca elevii mei s'o facă!”*

I. Mincu, 1912

Ion Mincu s'a născut la Focșani în 1852. A urmat Școala de Poduri și Sosele, dar ingineria nu-i oferea un câmp de activitate pentru a-și desfășura înclinarea către artă. *„O șosea, un pod în România sau aiurea, este același lucru”,* spunea Mincu. *Eu urmăream altceva”.*

Urmează atunci arhitectura la Școala de Arte Frumoase din Paris, unde se distinge în mod deosebit obținând la diplomă calificativul cel mai mare. Recompensat cu premii pentru succesul obținut, Mincu are posibilitatea să facă o călătorie de studiu în Spania, Italia, Grecia și Constantinopol, călătorie care îi lărgeste orizontul cunoștințelor în domeniul artei.

Mincu a luptat pentru întemeierea Școlii de Arhitectură din București, care ia ființă în 1892, unde a fost profesor de arhitectură generală, conducând atelierul de proiecte.

Mincu a construit puțin, deși planurile sale au fost pline de avânt; cele mai importante proiecte ale sale au rămas nerealizate. Așa este proiectul pentru Palatul Comunal din București, proiectul pentru Ministerul de Război și un proiect pentru un cartier de locuințe în stil românesc. Lucrările cele mai de seamă ale lui Mincu sunt: Bufetul dela Șosea, casa construită pentru generalul Lahovary, Școala de fete numită azi Zoia Cosmodemianscaia

din București, Palatul Administrativ din Galați, Banca Comerțului din Craiova, casa fostă Monteoru (sediul A.R.L.U.S. din Calea Victoriei), casa fostă Vernescu (Calea Victoriei), decorația interioară a Palatului Justiției din București, cavouri la Focșani și cimitirul Bellu.

Mincu a crescut într-o epocă când ideile democratice ale anului 1848 mai erau încă vii în mintea intelectualității avansate, având o înrăurire importantă asupra drumului întregii culturi românești. Mincu are o deosebită înclinație către poezie și artele plastice; în tinerețe citește și scrie poezii. El apreciază mult opera poetică a marelui Eminescu, cu puternice rădăcini în arta populară, prelucrarea măiastră a tradițiilor acestei arte. Când trece la proiectare în arhitectură, el urmărește să facă în arhitectură ceea ce Eminescu a făcut în poezie.

Mincu a fost cucerit de valoarea artistică, bogăția și varietatea artei populare. Cu multă modestie, el pune opera sa pe seama însușirii a câte ceva din producția artei populare.

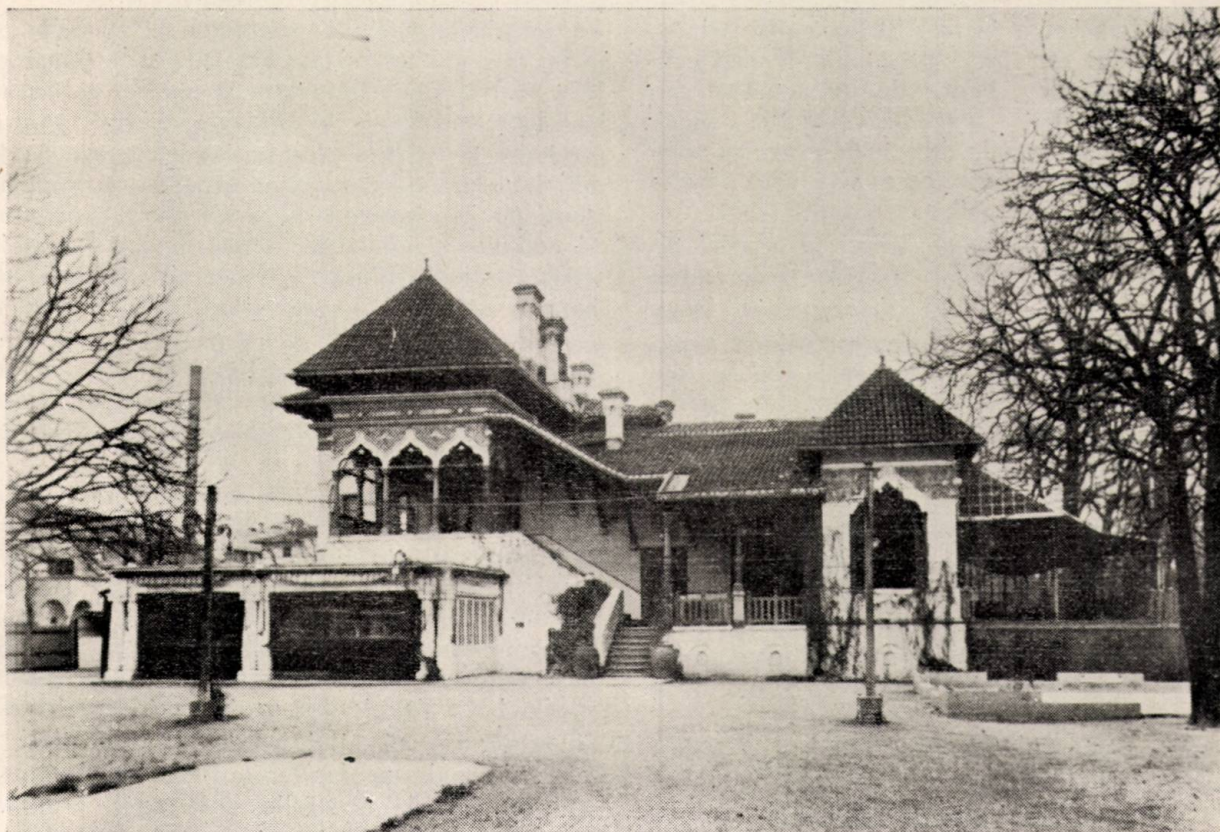
Mincu spunea: „Eu nu sunt un om cu iluzii despre mine și n'am fost niciodată. Ceea ce am făcut, e un lucru mic și simplu: am văzut în țara asta semănată cu lucruri vechi, frumoase, o biserică, o casă, un acoperiș, o ușă, o rozetă, un chenar care aveau ceva original cum nu

mai văzusem în altă parte și mi-am zis că adunând pe una de aici, pe alta de dincolo, s'ar putea începe cu ele un stil în țara noastră. Iată ce am făcut eu”.

Dragostea și atașamentul lui Mincu față de arta populară constituie trăsătura esențială a personalității sale artistice, determinând drumul operei sale. Convingerile sale artistice, Mincu le-a propagat în rândul elevilor săi, la Școala de Arhitectură și în rândul colaboratorilor, prin câteva articole apărute în presă în special în revista „Literatura și Arta Română”, iar realizările sale, precum și proiectele nerealizate, sunt mărturii ale poziției sale în artă și ale metodei de lucru.

Mincu era stăpânit de cea mai puternică convingere în neîntrecuta frumusețe a artei clasice. El îndemna ca la baza realizărilor arhitecturii și a învățământului arhitecturii să se pună aprofundarea artei clasice. Alături de această artă desăvârșită, care considera Mincu, va rămâne întotdeauna fundamentul arhitecturii, Mincu a avut convingerea că fiecare popor are datoria să-și desvolte arta sa națională.

În plină epocă de dominație în arhitectură a curentului arhitecturii neoclasice franțuzești, Mincu se îndreaptă către arhitectura națională și creația artistică populară în general.



Bugetul dela Șosea.



Școala de fete „Zoița Cosmodemianseia” din București. Fațada principală.

La un banchet aniversar al Societății Arhitecților Români din 1892, prezidată de arhitectul Alexandru Orăscu, Mincu ține un toast în care spune: „Azi nu se vorbește decât de școala franceză și germană, deci închin pentru arhitectii viitorului nostru, care vor vorbi numai de școala românească”.

El a avut o înțelegere deosebită a artei naționale; aceasta este pusă în evidență de restaurarea reușită a bisericii Stavropoleos făcută de Mincu. Odată cu restaurarea, Mincu a realizat în preajma bisericii un portic muzeu, menit să creeze monumentului o ambianță în stil, lucrare care a avut o importanță deosebită pentru dezvoltarea ulterioară a creației lui Mincu.

În lucrările sale de arhitectură și decorație, urmărește să se inspire din elementele arhitecturii naționale și arta decorativă populară. El nu copiază aceste elemente, ci le prelucreză în mod creator, realizând un produs nou, o arhitectură originală cu un profund caracter național.

Printre lucrările remarcabile ale lui Mincu, bazate pe prelucrarea arhitecturii naționale este Bufetul dela Șosea. Clădirea destinată pentru a servi ca restaurant la Expoziția Internațională din Paris (1889) are un pridvor

cu arcade în acoladă, susținute de coloane de lemn, cu o scară exterioară acoperită, inspirat din pridvoarele arhitecturii populare. În această lucrare, Mincu nu copiază vreunul dintre pridvoarele caselor țărănești sau boierești. Stâlpii de lemn ai pridvorului depășesc ca dimensiuni pe cei întâlniți în arhitectura populară, ei nefiind însă o copie mărită la scară a stâlpilor caselor țărănești și nici reproducerea în lemn a unor coloane de piatră. Este vorba de un element nou, o coloană creată de Mincu. Pentru decorarea timpanelor și a cornișei, el realizează o decorație de ceramică smălțuită și divers colorată, procedeu decorativ al artei noastre naționale.

El se inspiră ca detalii de ornamentație din arta decorativă a epocii brâncovenești, realizând un procedeu caracteristic operei sale, decorul în relief, din ceramică multicoloră. Mincu nu se mărginește numai la prelucrarea unor elemente din arhitectura națională, ci face un pas înainte. Considerând că arta clasică trebuie să fie baza de plecare pentru orice realizare, el urmărește să altoiască elementele arhitecturii naționale pe fondul procedeelor de compoziție clasică. Lucrările sale sunt profund clasice, prin simetria planurilor, echilibrul masselor și ritmul regulat al deschiderilor.



Școala de fete „Zoia Cosmodemiansca” din București. Detaliu portal.



*Școala de fete „Zoia Cosmodemiansca” din București.
Detaliu arcadă.*

Mincu, asemenea meșterilor epocii brâncovenești, îmbogățește procedeele plastice ale arhitecturii românești, utilizând elemente, antablate, frontoane și capitele de coloane înrudite cu cele corintice, inspirate din arhitectura clasică. Ele nu sunt însă o copie a celor grecești, romane sau din renaștere, ci profund clasice și naționale în același timp. Așa este arhitectura portalurilor Școlii de fete „Zoia Cosmodemianscaia” din București. În general, această lucrare este o bună mărturie a metodei de creație utilizată de Mincu.

Concepția clădirii are la bază utilizarea procedeele clasice de compoziție, lucru care se evidențiază în plan; distribuția volumelor și a golurilor are un deosebit caracter autohton datorită proporțiilor, detaliilor și decorației polichrome. Și totuși, nu vom găsi nimic copiat, reprodus, mărit sau micșorat la scară din arhitectura clasică sau națională. Este vorba de un fenomen nou în arhitectura națională, este vorba de opera unui maestru care, prin inter-

mediul geniului său artistic, a ajuns la elaborarea unei metode de creație avansată, bazată pe prelucrarea arhitecturii clasice și a celei naționale și prin aceasta, la crearea unui stil nou românesc, care ocupă un loc deosebit în dezvoltarea arhitecturii noastre naționale.

★

Mincu cunoaște și admiră căutările creatoare ale arhitecților ruși și este conștient de rolul de avantgardă al culturii ruse. Sfârșitul secolului XIX și începutul secolului XX reprezintă pentru arhitectura rusă o epocă de căutare a unui stil rusesc. Reprezentantul cel mai de seamă al acestui curent a fost arhitectul Sciussev, care întrunind în personalitatea sa talentul unui mare artist și o cunoaștere adâncă a arhitecturii ruse, prelucrează în mod creator formele arhitecturii vechi, realizând lucrări valoroase, de exemplu gara Cazan din Moscova.



Sfatul Popular, Galați.



Clădire Administrativă, Craiova.

Intr'un articol al său, Mincu arată:

„Suntem convinși că dragostea și munca sârguitoare a artiștilor noștri vor isbui repede să se facă cunoscută o ARHITECTURĂ ROMÂNĂSCĂ (sublinierea autorului) după cum silințele vrednice de admirație ale vecinilor noștri ne-au făcut astăzi să recunoaștem o ARHITECTURĂ RUSĂ” (sublinierea autorului)

★

Mincu a urmărit conștient crearea unei arhitecturi românești monumentale. Cu toată interpretarea creatoare a arhitecturii clasice și a celei românești, lipsa înțelegerii istorico-științifică a dezvoltării arhitecturii naționale l-a făcut pe Mincu să comită greșeli.

Supraapreciind importanța originii bizantine a arhitecturii românești, privind arhitectura națională unilateral, numai ca o ramură dezvoltată din arta bizantină, Mincu considera că mijlocul realizării arhitecturii monumentale românești este inspirația din „isvoarele ei” adică din arta bizantină.

Poate că tocmai această concepție greșită face ca principala încercare a lui Mincu de a realiza o arhitectură monumentală, proiectul nerealizat al Palatului Comunal din București, cu tot caracterul meritoriu al unui proiect vast, care cerea un mare efort creator și maturitate

artistică, cu toată bogăția și romantismul imaginii sale artistice, are o arhitectură oarecum greoaie, neobișnuită pentru Mincu.

Alte realizări monumentale ale lui Mincu, de exemplu clădirea Sfatului Popular din Galați, au o arhitectură elansată, plină de vigoare, dinamism și viață.

Lucrările lui Mincu, asemenea operelor oricărui mare arhitect, reprezintă sinteza arhitecturii cu sculptura și pictura. Schița de proiect a lui Mincu pentru Palatul Comunal din București, clădirea Sfatului Popular din Galați, unele cavouri dela cimitirul Bellu și alte lucrări, arată un talent deosebit de a mări expresivitatea arhitecturii prin utilizarea artelor plastice auxiliare, sculptura și pictura.

Pentru realizarea unora din lucrările sale, Mincu a colaborat cu sculptorii Stork și Späthe, care au găsit în Mincu un prețios îndrumător, cu mult simț și spirit critic.

Opera lui Mincu este lipsită de unitate. Alături de încercări valoroase de a prelucra elementele arhitecturii naționale, în opera lui Mincu se găsesc lucrări, astfel clădirea sediiului A.R.L.U.S. din Calea Victoriei (fosta casă Monteorul) sau fosta casă Vernescu tot din Calea Victoriei, a căror arhitectură urmează stilului neoclasic franțuzesc, dominant în vremea aceea în arhitectura edificiilor publice și civile importante din orașele României.

Este însă de neîgăduit că în orice stil ar fi lucrat, Mincu a dovedit aceeași cunoaștere adâncă a stilurilor. Interioarele Palatului Justiției, realizate de Mincu, pline de grandoare și sobrietate sau interioarele bogate ale fostei case Monteoru cu sălile ei realizate în variate stiluri și cele ale fostei case Vernescu cu soluția monumentală a scării acoperită cu o cupolă, arată curajul în găsirea soluțiilor, bogată imaginație artistică, posibilitatea de a duce până la capăt utilizarea unui stil.

Fiind la dispoziția întreprinzătorilor particulari, supus gusturilor și pretențiilor clienților, opera lui Mincu nu a putut fi unitară, dar ori de câte ori a putut Mincu s'a îndreptat către izvorul nesecat de inspirație pe care-l prezenta atât: arhitectura populară.

Este greșit a se căuta în operele lui Mincu numai realizări grandioase sau desăvârșirea artistică. Este esențial a înțelege orientarea sa în artă și metoda sa de creație avansată, care reprezintă trăsăturile progresiste ale operei și personalității sale artistice.

Ca profesor la Școala de Arhitectură, Mincu a urmărit să pună concepțiile sale în artă la baza învățământului arhitecturii.

Mincu a urmărit să sădească în rândul elevilor săi dragostea față de arta națională, să le desvolte curajul și personalitatea, să le împărtășească metoda sa de lucru, aceea de a utiliza procedeele de compoziție clasică și a prelucra formele arhitecturii naționale.

Mincu urmărea să stimuleze în rândul elevilor pasiunea pentru meseria de arhitect. El înfățișa cu mult talent elevilor săi frumusețile artei universale și comorile artei noastre naționale, urmărind să scoată în evidență valoarea artistică a caselor țărănești, a porților împodobite, a bisericilor de țară, opere ale meșterilor populari, mărturii ale geniului artistic al poporului nostru.

Mincu era fericit când vreunul din elevii săi realiza un proiect inspirat din arhitectura noastră națională. El combatea tendința unor de a copia elemente luate de-a gata din lucrările realizate sau de a întrebuiți aidoma elemente ale vechilor noastre monumente.

Mincu urmărea să desvolte personalitatea elevilor săi, încurajând lucrările originale și frumoase, ridiculizând pe cei care căutau să fie originali cu orice preț, căzând în bizar sau nefiresc.

Foarte bun desenator, Mincu ținea foarte mult la calitatea desenului, indemnând pe elevii săi să urmărească continuu dezvoltarea măiestriei lor în exprimare.

Mincu rămâne neuitat pentru elevii săi.

Opinia publică artistică contemporană a fost aproape unanim conștientă în ceea ce privește valoarea lui Mincu, deși cele mai multe laude i s'au adus abia după moarte.

Mincu a fost privit ca un șef de școală, un promotor de idei artistice inovatoare, cel dintâi care a rupt zăgazul celor 150 de ani care despărțeau de ultima epocă de înflorire a arhitecturii monumentale naționale și a deschis o epocă nouă pentru arhitectura românească, epoca reînnoirii artei naționale.

Importanța lui Mincu pentru arhitectură a fost asemuită cu importanța lui Caragiale pentru teatru. După cum Caragiale în teatru, luând aproape totul dela început, a creat dramaturgia românească, ocupând unul din locurile cele mai importante printre reprezentanții realismului, critic în literatura noastră, Mincu, plecând dela realizările vechii arhitecturi, a trecut să creeze o arhitectură nouă.

Dragostea fierbinte a lui Mincu față de creația artistică a poporului, caracterul popular al imaginilor artistice realizate de dânsul, metoda sa de creație avansată, îl fac să se situeze pe deoparte pe aceeași linie cu atitudinea plină de dragoste față de popor a democraților revoluționari ai anului 1848, pe de altă parte, alături de asemenea artiști mari ai poporului nostru, ca Eminescu sau Caragiale, iar opera sa să intre în domeniul acelor realizări artistice bogate în trăsături progresiste și democratice, pe care le încorporează și le prelucreează cultura socialistă contemporană.

Cum era și de așteptat, talentul și orientarea lui Mincu nu au găsit niciun sprijin din partea guvernării burghezo-moșierești, fie că era vorba de partidul conservator sau de cel liberal. Dragostea lui Mincu față de popor, atașamentul său adânc față de arta populară nu avea nimic comun cu crunta dominație a monștruoasei coaliții burghezo-moșierești.

Mincu trăiește singur, retras, lipsit de posibilitatea de a-și aplica principiile în artă în arhitectura unor lucrări de amploare, legat numai de elevii săi și de un număr restrâns de prieteni, eminente reprezentanți ai artei și literaturii, pictorul Grigorescu, sculptorul Georgescu, pictorul Mirea, Caragiale și Delavrancea. Acesta din urmă numit primar al orașului București, îi încredințează alcătuirea proiectului pentru Palatul Comunal al Capitalei, rămas nerealizat.

În apropierea morții sale, la un banchet oferit de elevii săi, Mincu și-a exprimat sentimentul adânc de singurătate, care l-a stăpânit toată viața.

„Eu m'am crezut totdeauna singur și mi-am zis: fie și singur, dacă soarta vrea așa... Când m'am întors în țară, singur cum mă simțeam, m'am răscolit și am cercetat: o bisericuță, o casă veche și alte vechituri, fleacuri de astea... și am crezut că se poate face ceva cu ele... nu parale. Ele în ochii mei erau ca niște rădăcini sănătoase ale unui arbore rupt de furtuni și am încercat să pun altoiul meu pe ele. Azi,



Porticul din preajma Bisericii Stavropoleos.

spre bătrânețe, văd că altoiul s'a prins, că a dat lăstare și cred că ele vor ajunge departe". In 1897, Mincu scria în revista „Literatura și Arta Română”, privitor la năzuințele creerii unui stil românesc:

„Mișcarea este primită cu aceeași tăcere, de aceeași desnădăjduită indiferență cu care majoritatea așa zisei noastre societăți culte primește în genere orice manifestare a spiritului național”.

Chiar atunci când urma să se ridice în 1900 la Expoziția internațională dela Paris un pavilion al României, lucrarea este încredințată unui arhitect francez Formigé, care realizează o clădire bizară, fără caracter, alcătuită din frânturi copiate dela diferite monumente din țară.

Cauze încă nestudiate, probabil concurența caracteristică societății capitaliste sau fricțiunile între partidele burgheze în momentul când dezvoltarea unei arhitecturi noi românești începe să fie încurajată de Stat, fac ca Mincu, în plină maturitate și deplinătate a forțelor creatoare, într-o epocă când își dovedise capacitatea și era apreciat, să fie înlăturat dela realizarea unor lucrări, precum Expoziția din 1906 din actualul Parc al Libertății sau clădirea Școlii de Arhitectură, unde Mincu era profesor.

Opera lui Mincu nu a rămas fără răsunet.

Arhitecții Grigore Cerchez, N. Ghica-Budești, Cristophi Cerchez, P. Antonescu și alți câțiva realizează lucrări care arată o cunoaștere adâncă a arhitecturii vechi monumentale și a celei populare, constituind încercări valoroase de prelucrare a formelor arhitecturii naționale.

Așa sunt lucrările arhitectului Grigore Cerchez, fosta casă Disescu de pe Calea Victoriei,

o aripă a Palatului Cotroceni sau detalii de fațadă a Facultății de Arhitectură, cu decorația lor sculpturală dozată cu multă măsură. Muzeul de Artă Națională dela Șosea, operă a arh. N. Ghica-Budești, care prelucrează legând în mod organic, elemente de arhitectură din Muntenia și Moldova, Muzeul Dr. Minovici și casele din Str. Mântuleasa, lucrări ale arh. Cristophi Cerchez cu o arhitectură plină de farmec și poezie.

Nu se poate spune însă același lucru despre toți arhitecții care au încercat să facă o arhitectură națională.

Desvoltarea vijelioasă a capitalismului în țara noastră, industrializarea grăbită face să se desvolte proletariatul, a cărui conștiință deasemenea se desvoltă, ducând la organizarea sa într'un Partid Muncitoresc.

Clasei muncitoare îi revine sarcina de a duce societatea înainte, de a fi conducătorul transformărilor.

În fața burgheziei și moșierimii se ridică o forță din ce în ce mai puternică și mai organizată, care duce lupta pentru eliberarea întregului popor.

Burghezia și moșierimea intensifică lupta împotriva mișcării muncitorești și populare. În această luptă, diversiunea națională joacă un mare rol.

Tendința de a crea o arhitectură națională pentru care a luptat Mincu singur toată viața, începe să fie susținută de Stat. Realizări ce pretind a reprezenta noua arhitectură românească, „stilul neoromânesc” cum s'a zis, domină activitatea arhitecților. Este vorba însă de o arhitectură care reprezintă cu totul altceva decât arhitectura lui Mincu. Arhitecții

care edifică această arhitectură nu aprofundează, nu înțeleg arta populară și corespondența deplină între formă și conținut, trăsătura esențială a vechii noastre arhitecturi; le lipsește și dragostea lui Mincu pentru popor și atașamentul său față de creația artistică populară, le lipsește o metodă de lucru creatoare, aceea a lui Mincu. Ei împrumută direct, copiază aidoma sau măresc la scară elemente luate din epoci de decadentă ale arhitecturii naționale, dela biserici, conace boierești sau case particulare, realizând un produs arnaizant, o arhitectură silită, care nu are nimic comun cu freamătul de viață care străbate întreaga noastră artă națională. Această haină îmbracă arhitectura instituțiilor urite ale burgheziei, ale primăriilor, prefecturilor și tribunalelor și percepțiilor, care umplu orașele și târgurile țării. Aceasta este arhitectura demagogiei și diversionii naționale, este arhitectura falsilor continuatori ai lui Mincu.

Unii contemporani, arhitecți sau critici de artă, au fost surprinși de deosebirea flagrantă între opera lui Mincu și între arhitectura acestor părți a curentului „neoromânesc”.

Ei s’au ridicat împotriva copierii mecanice a elementelor vechii arhitecturi: „*Noi vrem o arhitectură națională și nu un potpuriu de asemnea arhitectură*”, împotriva aspectului ei monstruos. Este plină de semnificație o notiță apărută în revista „ARHITECTURA” în 1916, sub titlul „Tribuna liberă”

„Mincu, înainte de a închide ochii, nu și-ar fi inchipuit ca stilul românesc să alunece cu pași năprasnici spre decadentă. Coloane masive ce reamintesc Egiptul antic sau epoca de scădere a școlii romantice creștine, arcuri butucănoase, frânte în mai multe locuri, chei, de un cubaj ce trece de câte un metru cub de piatră... Ornamente ce par ad-literam copiate din așa zisele lucrări de traforaje”...

Detalii, ce au aerul a se întrece unul pe altul în cuvântul de ordine dat: greoi, greoi, arhigreoi, și ca final, întreaga concepție, toată legată cobză, de câte una sau mai multe frânghii groase.

Tare ne e teamă că acest ultim element decorativ: frânghial de care s’a uzat și s’a abuzat

atât timp de mai bine de un sfert de veac, să nu ajungă să strângă de gât și sârmana noastră artă românească.

Să ne spună fără patimă... dacă noaptea trecând pe lângă unele din aceste clădiri nu ai senzația stranie de a te aștepta dintr’un moment într’altul să vezi sburând de din dosul coloanelor sau arcadelor vreo bufniță sau liliac și să te duci cu gândul fără voie...

Cum? atelierele artiștilor noștri sunt așezate în mijlocul unui cimitir?... Lucrările lor se fac în miez de noapte, la licărirea unor candelă?

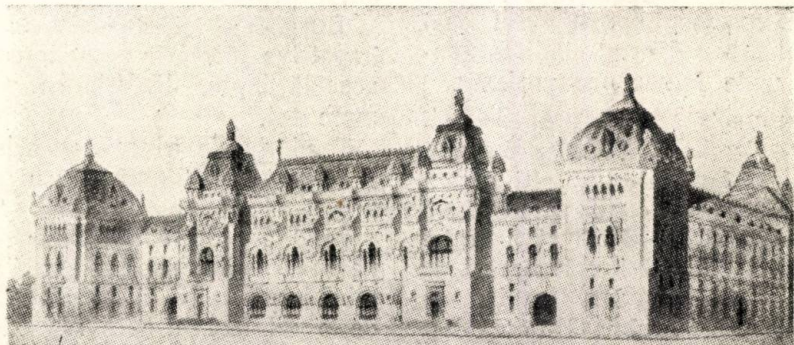
Tineri artiști, înaintați... Ridicați pavăza, intrați în arenă... Înainte, însă aruncați-vă ochii și priviți lung, serios, micul giuvaer, bufetul dela șosea, opera maestrului Mincu.

Mincu nu a fost lăsat liniștit să-și doarmă somnul de veci. Numele și opera lui au fost utilizate adeseori pentru a ilumina cu autoritatea talentului și realizărilor sale tendințe șovine și naționaliste în arhitectura epocii dictaturii fasciste, care servea unor interese dușmănoase poporului. Comentatori de ocazie i-au falsificat personalitatea, prezentându-l ca un naționalist mistic.

Atunci când arhitectura formalistă cosmopolită a câștigat o predominanță totală asupra arhitecturii din țara noastră, Mincu a început să fie pomenit din ce în ce mai rar de către un elev de al său sentimental, mai bine sau mai rău orientat în problemele reconsiderării sale.

Necesitatea de a pune la baza noii arhitecturi socialiste care se edifică în țara noastră, trăsăturile progresiste și democratice ale moștenirii noastre arhitectonice, cere o reconsiderare temeinică a operii lui Mincu, studii aprofundate asupra realizărilor, orientării în artă și a metodei sale de lucru.

Astăzi, când în fața arhitecților din țara noastră se deschide un drum larg de muncă și creație, când se edifică o arhitectură pusă în slujba poporului, socialistă în conținut și națională în formă, pilda luminoasă a vieții și operii marelui arhitect patriot, indemnul său minunat la creație, ne poate servi ca izvor de forțe și entuziasm pentru realizarea măreței opere.



Proiectul pentru Palatul Comunal din București.



Stația Comsomolscaia Colfevaia (etapa IV-a). Autor arh. A. Sciusev, 1951

Metropolitanul Moscovei

Arh. A. Molescu

Expresia vie a forței creatoare a regimului de democrație populară și a posibilităților nelimitate ce se deschid în fața poporului nostru în lupta pentru construirea socialismului, Hotărârile Comitetului Central al P. M. R. și ale Consiliului de Miniștri a R.P.R. cu privire la construcția și reconstrucția orașelor, la întocmirea planului general de reconstrucția orașului București și construirea metroului din Capitală, reflectă minunata lege economică fundamentală a socialismului descoperită de tovarășul Stalin: asigurarea satisfacerii maxime a nevoilor materiale și culturale mereu crescând ale întregii societăți, prin creșterea și perfecționarea neîntreruptă a producției socialiste, pe baza tehnicii celei mai înaintate.

Pentru îmbunătățirea continuă a condițiilor de trai ale poporului muncitor, pentru a se asigura oamenilor muncii „cel mai confortabil,

rapid și ieftin mijoc de transport al orașului București”, pentru înfrumusețarea capitalei noastre, partidul și guvernul nostru au hotărât „să se înceapă imediat lucrările de cercetare, de studii și de întocmire a documentației necesare, precum și lucrările de proiectare și de pregătire a construcției metroului din București”.

Acest document, întemeindu-se pe neîntrecuta experiență a construcției metroului cel mai frumos din lume, metroul din Moscova, trasează ca o sarcină importantă că: „atât stațiile subterane cât și cele dela suprafață ale metroului trebuie să fie opere arhitectonice de o înaltă valoare artistică, cu un bogat conținut de idei și care să exprime fiecare o temă proprie, prin prelucrarea celor mai bune exemple de arhitectură clasică și sovietică și a moștenirii creației noastre populare”.



Planul metropolitanului și etapele de construcție.

Deasemenea, Hotărîrea indică: „Construirea metroului se va face pe baza tehnicii înaintate și a bogatei experiențe a constructorilor minunatelor metrouri din U. R. S. S.”.

În articolul de față ne propunem să contribuim la cunoașterea acestei bogate experiențe a constructorilor metroului din Moscova și în special la cunoașterea problemelor arhitecturii stațiilor de metrou.

★

Construirea metroului din Moscova începută în anul 1934 s'a desfășurat într'un ritm nemai întâlnit în construcțiile de acest gen, cu toate greutatea tehnică și lipsa de experiență în acel moment a constructorilor sovietici, înfăptuindu-se an de an, linii și stații noi din ce în ce mai frumoase și din ce în ce mai perfecționate ca tehnică, realizări demne de epoca stalinistă.

Stațiile metropolitanului moscovit sunt unele din cele mai frumoase monumente ale Moscovei, adevărate feerii de marmură și mozaic, de ceramică și cristale, de fresce, sculpturi și basorelieuri admirabile. În ele se împletesc într'un ansamblu armonios toate genurile de artă, creind operele arhitectonice, de o înaltă valoare artistică.

Realizarea metroului a reprezentat un eveniment însemnat nu numai pentru Moscova ci pentru întreaga dezvoltare a arhitecturii sovietice. Arhitectura metroului din Moscova constituie un exemplu al tendințelor noi ale arhitecturii sovietice. Dacă sarcina principală practică a metroului este să transporte cu cea mai mare viteză, comod și în siguranță pe pasageri, aceasta nu înseamnă însă că în condițiile orașului socialist, metropolitanul trebuie să fie numai o construcție strict edilitară. Deși aceste stații sunt elemente subterane ale orașului, ele constituie totuși o parte inseparabilă a întregului ansamblu urban, s'ar putea zice o prelungire a străzilor și piețelor sub pământ. Aceasta cere o modelare a arhitecturii stațiilor, care să corespundă nu numai cerințelor specifice ale exploatării metroului ci să aibă și o înaltă expresivitate artistică, ținând cont de cerințele ce se impun calității clădirilor publice ale orașului.

★

La proiectarea stațiilor au luat parte un mare număr de arhitecți, care au adus soluții variate acestei probleme noi și speciale de arhitectură.

Cu toată varietatea aspectului exterior al diferitelor stații, existența unui principiu unitar de creație: a realiza o arhitectură veselă și optimistă, care prin formele, culoarea și lumina să să înlăture impresia că te afli sub pământ, a condus la o unitate impresionantă a arhitecturii metroului. Într'adevăr, arhitectura tuturor stațiilor subterane dă impresia, prin volumele și detaliile sale, de libertate, de spațiu, de eleganță și de lumină, dă impresia „că te afli într'un palat de cristal scăldat în razele soarelui și adânc sub pământ” (A. Cuprin).

Arhitectura metroului din Moscova reflectă puternic însăși bazele principale pe care s'a dezvoltat arhitectura sovietică, reflectă grija stalinistă pentru om, care stă la baza întregii arhitecturi sovietice, grijă care se poate vedea atât în soluțiile constructoare îndrăznețe și în circulația comodă în interiorul stațiilor, cât și în caracterul optimist al arhitecturii.

În țările capitaliste unde totul este subordonat „asigurării profitului capitalist maximal” (I. V. Stalin), îmbogățirea artistică a construcțiilor de masă este socotită inutilă. Infrumusețarea arhitectonică este socotită necesară doar atunci când poate să ridice prețul folosirii construcției și să-i mărească rentabilitatea. Metroul însă este destinat masei mase a populației și nu privilegiaților cu automobil la scară, deaceia, pentru a se realiza profitul maxim, cea mai mare rentabilitate, constructorii metroulilor din țările capitaliste nu au avut nicio preocupare estetică, n'au urmărit decât un scop negustoresc.

De aici înfățișarea lor de cazemate subterane, de catacombe întunecoase și murdare.

„Cabinele de clasa I-a” — scrie publicistul sovietic Zaslavski — „de pe uriașele pacheturi transatlantice sunt de un lux uimitor. Artiștii crează simfonii de bronz și marmoră pentru milionari, dar calele pasagerilor de clasa III-a au pereții goi, sunt strâmte și sumbre. În Apus, metropolitanul este o cală pentru transportul în oraș. E puțin probabil ca Morgan, Rockefeller sau Ford să se fi înjosit cândva atât în viața lor, încât să fi călătorit în cală! Aceasta nu intră în cadrul civilizației lor și deci se află în afara cadrului civilizației în general. Milionarul își va aduce cea mai scumpă marmoră din alt continent, pentru a-și împodobi vestibulul prin care trece dumnealui, dar nu va putea înțelege niciodată de ce este nevoie de marmoră în încăperi prin care trec zilnic sutele de mii de oameni ai muncii”.

În metropolitanul din Paris, dela intrarea în stație te întâmpină, de sub tavanele joase și apăsătoare, un aer închis și sufocant, cu o căldură neplăcută și umedă provenită din diferite evaporări. Aceasta se explică prin faptul că metropolitanul are o ventilație foarte proastă și în unele locuri nici nu există, deoarece ar fi costat prea scump pe întreprinzători și le-ar fi micșorat câștigurile. Un tablou lugubru îl prezintă și proasta luminare a stațiilor metroului; becuri slabe, fără nici un fel de armătură, atârnă de niște fire prăfuite dealungul peroarelor, iar cablurile murdare sunt neacoperite



Stația Comsomolskaia (etapa I-a). Autor arh. D. N. Ceciulin, 1935.

și neglijent montate pe pereții plini de igrasie. Strălucirii exterioare a unor străzi și bulevarde ale Parisului, îi iau locul sub pământ stațiile triste și turtite ale metropoliului, vagoanele săracioase și pereții cenușii ai tunelului. Toate acestea nu dovedesc decât că „metropolitanul în mâinile capitaliștilor este un mijloc suplimentar de câștig și exploatare”. (Caganovici).

Asemenea tendințe sunt însă total străine regimului socialist. În U.R.S.S. orașele, străzile, piețele și diferitele construcții sunt destinate să servească poporul, ele sunt chemate să satisfacă cât mai deplin nevoile materiale și culturale ale maselor largi de muncitori.

★

Metropolitanul din Moscova nu este însă numai cel mai frumos din lume, el este dotat cu o echipare care a atins cel mai înalt grad de perfecționare. Dispune de un sistem de ventilație desăvârșit, care asigură alimentarea permanentă și în cantități îndestulătoare cu aer. Prin acest sistem, se realizează o primenire a aerului de mai multe ori într-o oră și o reglare a temperaturii care este menținută constantă în tot sistemul metroului (vara la 20° C, iar iarna 12...14° C).

Un alt element de confort sunt scările mobile sau escalatoarele, care leagă vestibulul de la suprafață cu stația subterană, transportând automat pe pasageri.

Aceste scări circulă cu o viteză de 0,7...0,8 m/s, încălțarea sau coborîrea în cele mai adânci stații nu durează mai mult de 1...2 minute. Asemenea scări mobile au o capacitate de transport foarte mare, putând ajunge la 9...10 000 oameni/h. Sistemul de luminare este de asemenea dintre cele mai perfecționate, cea mai mare parte din stațiile subterane fiind luminate cu becuri fluorescente care dau lumină de zi, ceea ce contribuie foarte mult la înlăturarea impresiei de subteran. Tot atât de perfecționate sunt și vagoanele care ating viteze foarte mari de 60...70 km/h, oferind în același timp un confort perfect pasagerilor, prin sistemul de frânare și de suspensie din cele mai înaintate. Datorită calităților minunate ale construcției vagoanelor cât și ale sistemelor de siguranță de autoblocaj (frânare automată), se realizează o viteză comercială pe linie (medie km/h inclusiv opririle) de circa 35...40 km/h, ceea ce reprezintă o viteză foarte mare și cere o respectare perfectă a graficului de circulație. Metropolitanele din Berlin și Paris ating o viteză comercială de circa 26...28 km/h. Toate acestea dovedesc înaltul grad de dezvoltare a tehnicii sovietice în construcția metroulilor.

★

Istoria metropoliului din Moscova începe cu Plenara Comitetului Central al Partidului

Comunist (b) al U.R.S.S. Iunie 1931 când, din inițiativa tovarășului Stalin a fost pusă problema gospodăriei urbane a Moscovei, Referindu-se la transportul urban, Plenara a subliniat că „lucrările în curs pentru îmbunătățirea gospodăriei tramvaiului, reconstrucția sa parțială și lărgirea rețelei de tramvaie, ușurând într-o oarecare măsură greutatea orașului în etapa de față, nu rezolvă în totul problema generală a dezvoltării transportului de pasageri în Moscova”, deaceia Plenara a hotărât că: „trebuie numaidecât să se treacă la lucrările pregătitoare pentru construirea unui metropolitan la Moscova ca mijloc principal, care rezolvă problema transportării ieftine și rapide a oamenilor”.

Înfăptuirea acestei hotărâri are ca scop înlocuirea treptată a tramvaielor și autobuzelor, acestea urmând să cedeze cu timpul rolul principal în transportul urban metropoliului, ele devenind numai un mijloc suplimentar de transport.

Cauza principală a mării mobilități a locuitorilor unui oraș socialist și ai Moscovei în special este creșterea prosperităților materiale și culturale. Oamenii muncii își petrec timpul liber frecventând sălile de spectacole, instituțiile de cultură, ducând astfel o viață culturală și socială intensă. Ținând seama și de costul accesibil al călătoriei, toate acestea făceau imposibilă rezolvarea problemei transporturilor, bazându-se numai pe tramvaie și autobuze. Metropolitanul ca mijloc de circulație de mare viteză „apropie” părțile orașului unele de altele. Contribuția la „ștergerea” graniței dintre centru și periferie are un important rol descentralizator al vieții urbane și ajută la lărgirea teritoriului orașului, devenind astfel o pârghie importantă a reconstrucției socialiste a orașului.

„A începe neîntârziat construirea” a fost indicația tovarășului Stalin, în care s'a reflectat încă odată grija sa continuă pentru nevoile și buna stare a populației Moscovei.

Prima etapă de construcții începută în 1933 și terminată în 1935, în lungime de 11,5 km, cuprinde 13 stații: Socolnicîi, Crasnîi, Crasnîi, Comsomolscaia, Crasnîi Vorotă, Chirowscaia, Dzeriinscaia, Ohotnîi Riad, Biblioteca Lenin, Palatul Sovietelor, Parcul de Cultură și Odihnă și pe linia de bifurcație, Smolenscaia, Arbat-scaia și Calininscaia.

Fiecare stație a fost realizată ținându-se seamă de condițiile sale specifice, fiecare vestibul exterior înscriindu-se în cadrul ansamblului urbanistic. Arhitectura stațiilor primei etape, soluționată într-un stil inovator și oglindind un continut profund patriotic, a fost în același timp un indiciu clar al progresului puternic al artei și tehnicii sovietice. Ideea de bază a arhitecturii metroului — grija stalinistă pentru om — a fost multilateral înfrumusețată în realizările acestor



Stația Porfile Roșii (etapa I-a). Autor arh. I. A. Fomin, 1935.

stații. Tocmai aceasta a determinat bogăția conținutului, unitatea problemelor practice și teoretice, sfărâmând îngrădirile care despărteau artificial construcțiile, în construcții utilitare situate în afara sferei artelor și în arhitectură „pură”. Metroul din Moscova asigură tot confortul pentru pasageri și în același timp oferă călătorilor o adâncă desfătare estetică, oglindind prin imagini arhitectonice conținutul epocii socialiste.

Construcția primei etape a metroului, prin nivelul și bogăția conținutului, prin claritatea compoziției și cântărirea atentă a problemelor funcționale etc., a devenit o școală minunată pentru arhitecți. Cele mai reușite stații ale primei etape au devenit un termen de comparație al măiestriei, care în construcția de mai târziu a fost ridicată pe culmi din ce în ce mai înalte. Ele au pus cu ascutime problema calității execuției, au permis dezvoltarea tehnicii finisajului, a folosirii pe scară largă a marmorei, ceramicii, mozaicurilor, frescelor, decorațiilor sculptate și pictate. Aceste stații au constituit un puternic stimulent pentru transpunerea în viață a sin-tezei artelor, tipică pentru cultura socialistă.

Maturitatea arhitecturii și a gândirii ingine-rești se evidențiază puternic în soluțiile celor mai reușite stații de metrou ale acestei prime

etape. Astfel, stația „Palatul Sovietelor” (au-tori arh. A. N. Dușchin și Ia. G. Lichtenberg) prin simplitatea mijloacelor arhitectonice utili-zate a rămas până astăzi una din imaginile cele mai reușite ale arhitecturii socialiste, un exemplu edificator al clarității de expresie a unei idei profunde, printre stațiile primei etape ce impresionează prin dimensiunile sale. Dea-lungul unei platforme largi, sunt așezate două rânduri de coloane de marmoră albă. La partea superioară a coloanelor sunt mascate sursele de lumină, amintind de niște făclii uriașe, care inundă stația cu o lumină uniformă, reflectată de plafon. Apropiindu-se de tavan, fusul coloanei se desface desenând pe plafon forma unei stele în cinci colțuri. Construcția coloanei în for-mă de stâlp „ciupercă”, formând un planșeu fără grinzi se rezolvă aici într-o imagine arhi-tectonică desăvârșită. În finisajul stației nu este nici un element decorativ inutil, totul este gân-dit logic și expresia se realizează cu mijloace destul de reduse. Compoziția monumentală a stației crează o impresie de forță și măreție.

Pentru arhitectura acestei stații autorii ei au fost distinși cu premiul Stalin. Prezintă mult in-teres și vestibulul dela suprafața stației „Pala-tul Sovietelor”. Fiind așezat pe marginea unei grădini publice el este rezolvat ca o intrare în



Stația Piața Sverdlov (etapa II-a). Autor arh. I. A. Fomin, 1938.

parc pe sub o arcadă, având o arhitectură ușoară și elegantă.

O altă stație din prima etapă foarte interesantă prin arhitectura sa este stația „Comsolscaia”. Această stație este așezată sub 3 dintre cele mai mari gări de cale ferată din Moscova. Arhitectura stației este axată pe tematica „Comsomol”. Având de satisfăcut curente mari de circulație, accesele dela cele două vestibule exterioare sunt deosebit de largi și comode. Astfel, vestibulele dela suprafață conduc în două hall-uri de acces subterane, așezate în cele două capete ale stației. În aceste hall-uri, tematica stației se oglindește în panourile din ceramica colorată ce împodobesc pereții cu scene din

munca eroică a tinerilor constructori ai metroului. Din aceste două hall-uri se poate cobori pe peronul stației prin două scări largi sau se poate merge pe două galerii superioare ce măresc hall-urile și din care, în mijlocul stației, se poate cobori din nou pe peron pe alte două scări. Această rezolvare permite circulația lesnicioasă a curenților mari de pasageri. Tema „Comsomol” se evidențiază și în forma capitulelor de bronz pe care este sculptată emblema Comsomolului. Coloanele sunt din marmoră roz care se reliefează frumos pe fondul pereților laterali, plăcați cu marmoră de culoarea fildeșului. Plafoanele sunt rezolvate în formă de planșeu cu chesoane adânci. În mijlocul chesoanelor pla-



Stația Maiakovskaia (etapa II-a). Autor arh. A. N. Dușchin, 1938.

fonul este împodobit cu grilajele de bronz ale ventilatoarelor de care atârnă armăturile lămpilor de cristal. Execuția finisajului realizată foarte scrupulos mărește și mai mult expresivitatea stației. Grandioasele dimensiuni ale sălii stației, lucrările decorative și sculpturale executate artistic, vioiciunea coloristică și abundența luminii dau stației un amestec sărbătoresc și plin de vigoare. Macheta acestei stații prezentată la Expoziția Internațională din Paris 1937 a stârnit un interes viu pentru metroul sovietic. Arhitectul D. N. Ceciulin a fost distins cu premiul Stalin pentru proiectul de arhitectură al acestei stații.

O altă stație din prima etapă ce prezintă un interes mai deosebit este stația „Porțile Roșii”. Arhitectura sa este rezolvată logic și sobru, cu mijloace destul de reținute. Coloritul general al

pilonilor de culoare roșie corespunde numelui acestei stații. Impresia de masivitate a pilonilor — este o stație de mare adâncime — a fost atenuată prin nișele semicirculare din marmură de culoare cenușie deschisă și prin pereții de marmură de culoare aurie. Imaginea plastică a stației se întregeste natural cu plafonul boltit lucrat cu chesoane poliedrice, din care atârnă sursele de lumină. Această stație executată după proiectul arhitectului I. A. Fomin este considerată cu drept cuvânt una din cele mai reușite, un exemplu clasic de arhitectură, pentru o stație de mare adâncime.

Evidențierea tematicii fiecărei stații se realizează în această primă etapă mai ales prin mijloace arhitectonice, totuși aceasta se valorifică mai adânc prin concretizarea acestei tematicii și



Stația Chievskaia (etapa II-a). Autor arh. D. N. Ceciulin, 1937.

în imagini artistice picturale sau sculpturale, prin sinteza dintre arhitectură și artele plastice. Această sinteză se manifestă încă timid și incomplet, compozițiile sculpturale sau decorative neformând încă un tot organic cu arhitectura.

Astfel, tematica stației Chirovskaia este evidentă mai ales prin așezarea în centrul hall-ului a statuiei lui S. M. Chirov, a stației „Biblioteca Lenin” prin așezarea în sala vestibulului exterior, a bustului de bronz al lui I. V. Lenin și a unor grile de bronz cu reprezentări de cărți și embleme ale muncii, a stației Comsomolskaia prin panouri pictate și elemente decorative sculptate.

Cu toată varietatea formelor constructive și a soluțiilor arhitectonice ale stațiilor și vestibule-

lor primei etape, toate exprimă unitar tema eroismului, veseliei, libertății și încrederii nestrămutate a oamenilor sovietici în viitorul fericit al patriei lor.

Construcția primei etape a metroului a îmbogățit considerabil experiența arhitecților, inginerilor și constructorilor sovietici, creând premise pentru perfecționarea mai departe a proiectării și execuției în etapele viitoare.

În a doua etapă a construcției metroului moscovit se remarcă un progres vădit în adâncirea conținutului de idei, în exprimarea mai limpede a tematicii fiecărei stații, folosindu-se tot mai mult metoda sintezei dintre arhitectură și artele plastice.

Stațiile cele mai reprezentative pentru această etapă — Chievskaia (autor D. N. Ceciulin), Ma-

iacovscaia și Piața Revoluției (autor A. N. Dușkin) — au marcat un progres simțitor față de stațiile primei etape.

Stația Chievsscaia — pentru care autorul său a fost distins cu premiul Stalin de gradul întâi — se deosebește printre celelalte stații prin bogăția sa coloristică care amintește, prin gama de culori și decorațiile incrustate inspirate de arta populară bogat înflorată, de costumele și broderiile ucrainene, exprimând prin aceste mijloace tematica stației ce poartă numele capitalei Ucrainei. Spicele de grâu și florile imbinare cu elemente de emblematică pe capitelele de faianță ale coloanelor amintesc de câmpurile imbelșugate și de grădinile înflorite ale Ucrainei sovietice. Totul respiră bucuria, prosperitatea și coloritul ucrainean însoțit. Plafonul înalt, sprijinit de două rânduri de coloane — este o stație de mică adâncime — este ușurat de chesoanele mari și rotunde, puternic luminate de lustrele elegante ce atârnă în centrul chesoanelor, lăsând restul plafonului în penumbră. Dată fiind predominanța suprafeței luminate asupra celei în penumbră, se înlătură complet impresia de apăsare a plafonului, se crează senzația de luminozitate în spațiu.

Cu totul originală și neobișnuită este rezolvarea stației Maiacovscaia situată la mare adâncime.

Această stație se distinge prin noutatea și îndrăzneala concepției tehnice, care a dat posibilitatea realizării unor elemente de sprijin foarte reduse, prin ușurința și eleganța formelor arhitectonice, care nu se deosebesc ca masivitate de formele stațiilor de mică adâncime, prin folosirea unor noi materiale de finisaj — oțelurile inoxidabile și panourile de mozaic. Lipsa pilonilor masivi au dat stației un caracter ajurat, aerat, accentuat încă și de adâncimea și luminozitatea cupolelor din plafon. Tematica stației este exprimată atât prin mijloacele arhitectonice ce crează impresia de îndrăzneală și noutate, de vigoare și libertate — atât de caracteristice creației lui Maiacovschi, cât și prin folosirea panourilor de mozaic așezate în cupolele plafonului și reprezentând diferite scene legate de conținutul temei.

În Stația „Piața Revoluției“ a cărei arhitectură este axată pe tema Marelui Revoluției Socialiste din Octombrie se folosește într-o măsură și mai largă metoda de a concretiza tematica prin sinteza artelor.

În compoziția acestei stații au fost folosite într-o măsură foarte largă sculpturi reprezentând figuri de luptători pentru libertatea poporului: soldați depe front în manta de campanie reze-mându-se în pușcă, matrozi încinși cu benzi de mitralieră și cu naganul în mână, cât și figuri simbolice de oameni sovietici pe chipul cărora se citește fericirea de a trăi liberi; mai departe grúpuri de grăniceri simbolizând apărarea cuceririlor lui Octombrie. Compoziția se încheie

cu fundalul de marmoră roșie cu portretele — pe basoreliefuluri de bronz — lui V. I. Lenin și I. V. Stalin, geniali conducători ai proletariatului.

Și în arhitectura celorlalte stații din etapa a doua se simte adâncirea tematicii și îmbogățirea mijloacelor de expresie ale arhitecturii. Astfel, stația „Piața Sverdlov“, cu o arhitectură de inspirație clasică, redă tema artei teatrale pe nenumărate basoreliefuluri de faianță plasate în chesoanele rombice ale bolții plafonului. Și stația „Dinamo“ — a cărei tematică este închinată sportului sovietic — folosește tot basoreliefuluri de formă rotundă, așezate deasupra pilonilor.

Arhitectura stațiilor din această etapă oglindește dezvoltarea tehnicii constructive, perfecționarea execuției finisajelor, folosirea de noi materiale cât și progresul artei arhitectonice.

Cu încheierea acestei etape s'au mai realizat încă 9 stații și 15 km cale dublă, formând deci în total 22 de stații și 26,5 km de cale dublă.

Cu puțin după terminarea acestei a doua etape izbucnește atacul mișcării fasciste al germanilor asupra Uniunii Sovietice. Cu toate greutatea excepționale ale războiului, construcția metroului nu a încetat nici o clipă și în răstimpul cât a durat marele război de apărare a patriei a fost realizată etapa a treia, formată din încă 7 stații și 13,5 km de cale dublă, ajungându-se astfel la un total de 29 stații cu 35 de vestibuluri și 40 de km de cale dublă.

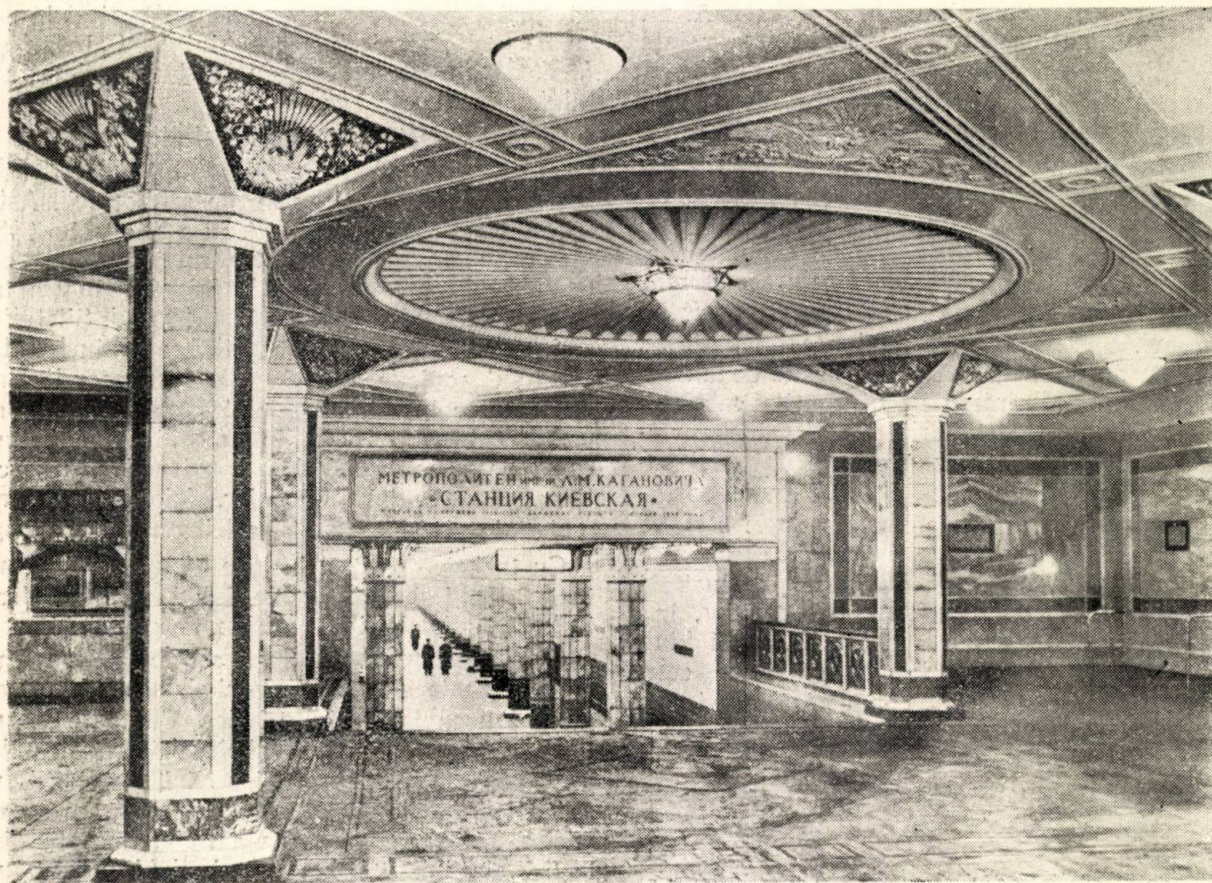
Rețeaua metropolitanului a crescut deci în perioada războiului de 1½ ori.

Dealtfel, în această perioadă metroul a avut un rol esențial în apărarea Moscovei, ajungând mijlocul cel mai important de transport și un adăpost sigur în timpul atacurilor aeriene.

Lupta eroică a poporului sovietic pentru apărarea patriei a fost izvorul principal de inspirație pentru arhitecții și artiștii care au lucrat pentru stațiile din această etapă, însușindu-i și ajutându-i să exprime în imagini limpezi și impresionante avântul și măreția, curajul și spiritul de sacrificiu al omului sovietic.

Subiectele renumitelor victorii depe front ale armatei roșii și munca plină de abnegație a oamenilor sovietici din spatele frontului au format tematica principală a acestor stații, fiind oglindită prin mijloacele puternice ale „propagandei monumentale“, prin arhitectură, sculpturi monumentale, mazaicuri, picturi și elemente decorative.

Folosirea metodei sintezei artelor plastice cu arhitectura pentru a concretiza cât mai clar tematica fiecărei stații, ajunge în arhitectura stațiilor acestei etape la o adevărată înflorire. Conținutul bogat de idei a condus către un progres vizibil al formelor arhitecturii, care ating o claritate și o expresivitate deosebită și ajung la o unitate organică a diferitelor mijloace artistice, la o treaptă înaltă a sintezei artelor.



Stația Chievoscaia (etapă II-a). Autor arh. D. N. Ceciulin, 1937.

Printre stațiile cele mai reușite din această etapă este stația „Uzinele Stalin” (ZIS) al cărei autor A. N. Dușkin a primit premiul Stalin pentru această lucrare. Situată la mică adâncime, stația este construită din beton armat, cu un plafon drept care se sprijină pe două rânduri de coloane longitudinale. Realizarea arhitectonică se bazează pe principiul decorării masei construcției, ceea ce dă stației un caracter monolitic de forță și vigoare. Forma sălii și a coloanelor dau impresia a fi o dezvoltare și o perfecționare a formelor stației „Palatul Sovietelor” (proiectată de același autor în prima etapă). Coloanele au căpătat o formă mai constructivă și mai elegantă.

Tematica stației oglindește subiectele muncii, apărării și forței militare a popoarelor U.R.S.S. prin panouri și mozaicuri colorate. Compoziția generală a spațiului interior se întregeste cu portretul sculptat al conducătorului popoarelor U.R.S.S. I. V. Stalin.

Stația „Novocuznețcaia” (autori N. A. Bâcova și I. G. Taranov) concretizează tema victoriilor eroice ale armatei sovietice și tema gloriei militare a armatelor rusești.

Sala stației subterane este rezolvată pe principiul a trei nave, locul principal în compo-

ziție avându-l nava centrală. Fiind o stație de mare adâncime, punctele de sprijin puternice sunt formate din piloni puternici în fața cărora sunt așezate bănci de marmură artistic sculptate. Sala este acoperită cu o boltă bogat lucrată în stucatură. Pe o friză largă așezată deasupra pilonilor și trecând prin toată sala, se succed basoreliefuluri cu episoade ale operațiunilor de război — atacuri, lupte aeriene, asalturi de infanterie, etc. Pe medalioane basoreliefate se află portretele marilor conducători ruși de oști: Alexandru Nevski, Dimitri Donscoi, Minin și Pojarschi, Suvorov și Cutuzov. Pe un mare panou lucrat în mozaicuri colorate este redată munca plină de abnegație a oamenilor sovietici din spatele frontului și ca o expresie simbolică a legăturii stânse dintre front și spatele frontului apare îmbinarea decorativă a spicelor de grâu cu ciocanul și armele de război ale Armatei Roșii pe același medalion.

Centrul compoziției îl formează panoul din marmură cu portretul din mozaic al generalissimo Stălin.

Monumentul epocii Marelui Război pentru apărarea Patriei îl constituie stația „Stalinscaia” a cărei înfățișare arhitectonică este corespun-